

ENTRE ESCALOFRÍOS: UNA LECTURA FEMINISTA DE *LOS CRONÓFAGOS* DE JEAN ROBERT

Ma. del Carmen Bustos Garduño

Universidad Iberoamericana, Ciudad de México, México
ORCID: 0000-0003-2149-6490
mc.bustos@cariatide.com.mx

El escritor mexicano Juan Villoro, a propósito de su colección de ensayos sobre obras de literatura reunidos bajo el título *La utilidad del deseo* (2017), dice que escribir acerca de libros que le gustan a uno no resulta fácil: “justificar placeres es difícil” (Villoro, 2018, 30m39s), afirma. No obstante, a efecto de reflexionar acerca de escritos, Villoro nos propone un camino; uno que él mismo construye a partir del anuncio realizado por Vladímir Nabókov: “la prueba más certera de que algo nos impacta estéticamente es cuando sentimos un escalofrío en el espinazo” (30m53s). De ahí que, tanto si de tratar de explicarse porque a uno le gustan esos libros o si se propone una –como es mi caso–, escribir sobre ellos, Villoro recomienda una metodología: “razonar escalofríos” (31m14s). *Los cronófagos, La era de los Transportes devoradores del tiempo* (Robert, 2021), no entra dentro de la categoría “estética” de la literatura creativa a la que se refiere Villoro, aun cuando tiene destellos de ella. De ahí que, lo que provoca la lectura no es propiamente un “gusto estético”, sino un gusto reflexivo por el conocimiento y, especialmente, un profundo cuestionamiento sobre las formas de vida que la modernidad nos ha impuesto junto con los sistemas tecnocráticos que la sustentan. De cualquier modo, ante la dificultad que enfrente, me propongo seguir el consejo de Villoro. Por lo demás, *Los cronófagos* se encuentran plagados de momentos

detonadores de los estremecimientos anunciados, en modo tal, que el hecho de leerlo habría de ser suficientemente capaz de sacudir de manera constante, ya no nuestros cuerpos, sino las más duras conciencias. En tanto, como una de las sinergias positivas que conforman las alternativas al deterioro de la vida propuestas por Jean Robert, las sacudidas de conciencias habrían de movilizar nuestros cuerpos a propósito del actuar autónomo al que el texto nos invita de un modo sugerente, expresado, siempre, en verbos: “aprender, andar, curar [...], hablar, construir” (202).

Empiezo entonces a razonar mis propios escalofríos. Miro así cómo Jean, en *Los cronófagos*, coloca como tema urgentemente central, la Vida —escribo la palabra con mayúsculas a fin de incluir todas las formas de vida existentes en el planeta y colocarla como el valor máspreciado de la humanidad—. La Vida y el riesgo en el que la sociedad industrial la ha colocado. Siendo el valor y la preservación de la Vida medulares, resulta entonces vital el estudio y desmenuzamiento de los sistemas de producción capitalistas que se colocan como las entidades que, más que una amenaza, constituyen el factor de destrucción de esa, la Vida. Así, es de uno de estos sistemas, el de los transportes motorizados y su característica de devastación de la Vida —una sinergia negativa, en términos del autor— del que se ocupa Jean en este libro. Dicho sistema es, además, detonador de una configuración urbana sin precedentes en la historia, la forma urbana capitalista. Los otros sistemas (el educativo, de salud, el mercado, el laboral) también se encuentran presentes dentro de tal formación y, de hecho, el primero pretende ser el enlace, junto con la infraestructura carretera y vial, del resto de ellos. Sin embargo, todos estos siempre están ubicados de manera distante, cuasi inaccesibles a fin de justificar la inevitabilidad del uso de los vehículos tanto colectivos como privados. De este modo se construye una de las falacias de la industrialización y la ciencia del planeamiento urbano cómplice de ésta: lo inalcanzable se vuelve “accesible”. De ahí que Jean construya la categoría oximorónica, paradójica, tristemente irónica de “accesibilidad aislante”.

Tristemente irónica, digo, cual sonrisa sardónica de quienes saben por experiencia encarnada, las repercusiones que conlleva implícita esta pendularidad obligada (empero consentida por la sociedad, nos alerta Jean). Estos largos trayectos, absorbentes del tiempo ocupado en los traslados del trabajo a la vivienda-dormitorio y de ésta a aquél (también a los otros sistemas) lo que consumen no es otra cosa sino la vida de las personas. Un desgaste de la vida, que, además, es selectivo, desigual, inequitativo, deliberado, injusto. Aquí sorprenden o, más bien, resultan escalofriantes los parámetros utilizados por los planificadores profesionales del espacio, y que Jean recoge para nosotros, sus lectores: el tiempo, la velocidad de los traslados, la Vida de la gente, son tasados, sopesados, de forma diferenciada. De manera que el tiempo –la Vida– de unos es colocado como más valioso que el de otros-otros. Es de este modo como, asevera Jean Robert, surgen clases de gente.

Entre los sectores de población cuya vida es minusvalorada –despreciada– durante el proceso de planificación urbana y de las vías aceleradas, se encuentran las mujeres no asalariadas dedicadas a los trabajos domésticos. Así se lee en *Los cronófagos*: “Una madre de familia cargada de paquetes pesados y acompañada de dos hijos vale cinco veces menos que un comerciante o un ejecutivo en coche” (84). De modo que el escalofrío que debería ahora recorrer nuestras espaldas nos deja ver que la planeación de la ciudad se realiza en función de las necesidades productivas (creadas, impuestas, empero naturalizadas), ya que: “Los transportes sirven para favorecer a los agentes de más peso en la expansión industrial” (90). Mientras que, alerta Jean: “más de la mitad de las cosas útiles que permiten a una persona vivir y moverse se gestan en su cocina, su recámara o por sus propios pies” (91). No obstante, esas “cosas útiles” son producto, principalmente, de las tareas de cuidado, crianza y reproducción de la vida que realizan las mujeres, las cuales, nos recuerda la ecofeminista Yayo Herrero (2016), son las que hacen que la vida humana sea posible. Pese a ello, las cosas útiles que dan certeza a la vida son despreciadas, puestas a un lado o situadas como generadoras de satisfactores no prioritarios.

rios a la hora de la toma de decisiones en materia de planeamiento urbano. De manera que la ciudad que habría de colocarse como el piso firme, a efecto que sus habitantes logren construir “valores no mercantiles como la diversidad, la paz, la seguridad y el acceso no violento entre humanos” (141), se torna en lo contrario.

La arquitecta Izaskun Chinchilla (2020) tiene una mirada cercana a la de Jean; ella lo expresa de esta manera:

Nuestras ciudades son un medio más hostil para las actividades no vinculadas a lo productivo: intentar dormir un poco, usar un servicio, beber agua limpia sin pagar, respirar aire no contaminado, divertirse sin consumir o pasear sin mojarse un día con lluvia constituyen grandes hazañas en la ciudad actual (49).

He introducido, junto con el de Jean Robert, los pensamientos de Yayo Herrero y de Izaskun Chinchilla por dos motivos. Uno, a fin de visibilizar la mirada atenta de Jean Robert a todas las desigualdades y subordinaciones articuladas a las espacialidades, a la que las de género no fueron indiferentes ni ajenas. Más aún, Robert proporciona datos cuantitativos (ver Tabla 2, p. 84) que permiten soportar los argumentos de las académicas feministas (Cavedio, 2010; Kern, 2020; Tello & Pérez-Rincón, 2009) que estudian los espacios, y que afirman que tanto el urbanismo como la arquitectura, al planearse y diseñarse, ignoran las necesidades de las mujeres –y otros grupos vulnerables–, creándose así espacios que las excluyen, las subordinan, las violentan y las controlan. La segunda razón es la de retomar la cualidad *cuasi* profética de *Los cronófagos* que Sylvia Marcos nos anuncia en la nota inicial de la edición que hoy presentamos –el libro de Chinchilla se publica en 2020, en tanto Robert escribió hace décadas–¹.

¹ La investigación de Jean Robert fue publicada por vez primera en lengua francesa en 1980 con el título: *Le temps qu'on nous vole: contre la société chronophage*, en París: Seuil. Asimismo, en 1992 se publicó

Esta vigencia y actualidad del trabajo de Jean lo articulo ahora con la noción de “espacio-muerto” que aparece en la lectura, dado que hoy, más que hace 40 años –cuando este libro fue escrito– es una realidad que vuelve a ser estremecedora. Jean retoma el concepto de “suturas-cortes”, de Henri Lefebvre (83), provocados por las autopistas urbanas, los ejes viales, los segundos pisos, así como su consiguiente aparente incremento de velocidad en el sentido longitudinal, mientras ralentizan el sentido transversal, deteriorando así la capacidad de movilización de quienes circulan en esta última dirección. Sin embargo, el efecto corte-sutura va más allá del favorecimiento de la movilidad de unos en detrimento de la de otros-otros. Estos no-lugares de suyo in-habitables, inapropiables, espacios-muertos que constituyen las vías rápidas, se convierten en arrasadores de los lugares, los espacios-vitales-de-otros, a los que parten. Rompen así el tejido de la ciudad y las relaciones entre vecinos. Más todavía, los sitios cortados se convierten en espacios-muertos, no aptos a propósito de ser habitados, de ser vividos, de ejercer, en ellos, “el arte de habitar” (Illich, 1984). En tanto que, algunos de ellos, al ser espacios degradados, se vuelven expulsores de sus habitantes originarios, a quienes se precariza y quienes tienen que buscar alternativas de reubicación, siempre más lejos (y así la construcción de más carreteras es justificada); y también se convierten en oportunidad para la especulación inmobiliaria. Se instaura así un proceso de gentrificación. Lo cual, evidentemente, impacta en la forma urbana.

Actualmente, el crecimiento de las ciudades en torno a las vías rápidas se ha agudizado aún más que hace 40 años. La arquitecta Zaida Muxí y su par Josep Maria Montaner (2011), ubican esta característica –junto con otras–, el crecimiento urbano según las autopistas, como una condición propia del modelo de la ciudad global que ha devenido como un producto del neoliberalismo

en italiano bajo el nombre: *Tempo rubato: l'uso dell'automobile nella nostra società "divoratrice di tempo"*, Milán: Red Edizioni.

económico. Este paradigma se encuentra por supuesto, basado en los traslados a partir del uso del automóvil y provoca la expansión de las urbes y el alto consumo del territorio. Además, al ser las autopistas los ejes rectores en la configuración urbana, la calle, otrora el centro neurálgico de la vida social, quedó nulificada, al igual que otras espacialidades que eran básicas en la recreación de la vida comunitaria, como la plaza (Montaner & Muxí, 2011). El estado de Morelos es un ejemplo paradigmático de tal patrón urbano, en el cual, a partir de tres núcleos de población –Cuernavaca, Cuautla y Jojutla–, el proceso urbanizador parece treparse a las autopistas como si de tentáculos se tratara, como si su finalidad fuese darse alcance entre ellos. Las consecuencias ecológicas, el “espacio-muerto” dejado, el arrasamiento de la riqueza de una diversidad de formas de Vida preexistentes sobre el territorio, fueron denunciadas en el Tribunal Permanente de los Pueblos, Capítulo México, que se llevó a cabo entre 2011 y 2014. He aquí el diagnóstico, escalofriante, asentado en la sentencia final del juicio al que se sometió al Estado mexicano: “destrucción de cuencas ribereñas, acuíferos, bosques, patrimonio cultural, arqueológico y sagrado, así como tierras de cultivo, el despojo de grandes extensiones de territorios indígenas y campesinos” (Barreda, 2016: 459-460). De ahí que el devastador modelo de urbanización de la época neoliberal haya sido nombrado “urbanismo salvaje” en la audiencia denominada “Devastación ambiental y derechos de los pueblos” de dicha corte ética internacional. Además, de acuerdo con el veredicto, Morelos fue encontrado como una de las entidades federativas más afectadas. Así, lo anunciado hace 4 décadas se ve materializado, dice Sylvia Marcos, en “la pesadilla que hoy vivimos” (Marcos *apud* Robert, 2021: 12).

Los comentarios hechos hasta aquí pretenden compartir mis razonados escalofríos y, también, mostrar la cualidad de *Los cro-nófagos* de Jean y su posicionamiento crítico de resultar de interés y utilidad a una diversidad amplia de lectores. Así, proporciona elementos a propósito del análisis para indagaciones en curso, abre nuevas líneas de investigación, aporta el sustento filosófico e

inspiración de activismos ecologistas y feministas y, quizás, mejor, nos permite la comprensión crítica de nuestro mundo de hoy, a efecto de movilizarnos hacia un compromiso de lucha por la Vida. El texto, asimismo, nos provoca a vislumbrar los horizontes de la esperanza ya que, otro atributo de éste es el de proponer nuevos y viejos rumbos que, entrelazados, sean los forjadores de utopías transformadoras. De ahí que el escritor nos haga mirar los valores vernáculos, a los que yo nombro saberes comunitarios de ascendencia ancestral, que son portadores de conocimientos útiles, a fin de recrear una nueva humanidad que reconozca, valore y nutra nuestra inter y eco-dependencia (Herrero, 2016) con las otras existencias sobre el planeta.

Dentro de las categorías de lo vernáculo, anota Jean, entra la innata capacidad de la movilidad del cuerpo, el simple acto de colocar una y otra vez un pie adelante del otro, es decir, caminar. La experiencia del andar es situada en *Los Cronófagos* por su autor como un medio idóneo, alternativo a los transportes industriales, a propósito del traslado humano en articulación con otras tecnologías –entre ellas, el uso de la bicicleta–. Una forma que, además, permite la apertura a interactuar con la riqueza simbólica del espacio (siempre que ésta no haya sido destrozada) y a re-articularnos con nuestras “percepciones corpóreas de lugar” (Marcos *apud* Robert, 2021: 11). El arquitecto Francesco Careri (2017) reflexiona también sobre dicho acto, el andar, a efecto de señalarlo como medio de expresión creativa, y como facilitador de la aprehensión/compreensión de la ciudad, mientras que los Situacionistas lo experimentaron como una práctica artística y manifestación de rebeldía (Careri, 2017; Elkin, 2017). No obstante –dejo aquí, por ahora, mi último estremecimiento–, vivenciar de estas diversas y enriquecedoras maneras la ciudad a través del andar la calle, ha sido un privilegio negado históricamente a las mujeres, confiriéndolo en exclusiva al sexo masculino (Elkin, 2017). Y es que, más bien, hasta ahora, caminar la ciudad es para los cuerpos de las mujeres un acto que implica muchas veces preservar o no nuestra integridad física y nuestras vidas. De ahí que Jean Robert nos deja

una tarea por pensar-actuar, a efecto de que el caminar sea realmente esa experiencia alternativa, contestataria al modo de vida capitalista. Empero, también segura y libertaria; más aún, transgresora, que permita que nosotras las mujeres nos convirtamos en unas verdaderas... *callejeras*.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Barreda, A. (2016). *Juicio al Estado mexicano por la violencia estructural causada por el libre comercio. Audiencia Final del Capítulo México del Tribunal Permanente de los Pueblos: libre comercio, violencia, impunidad y derechos de los pueblos (12 al 15 de noviembre de 2014). Sentencia, fiscalías y relatorías*. Ítaca.
- Careri, F. (2017). *Walkscapes. El andar como práctica estética* (2ª ed.). Gustavo Gili.
- Cevedio, M. (2010[2003]). *Arquitectura y género, espacio público / espacio privado* (2ª ed.). Icaria Editorial.
- Chinchilla, I. (2020). *La ciudad de los cuidados. Salud, economía y medio ambiente*. Libros de la Catarata.
- Elkin, L. (2017). *Flanuese. Una paseante en París, Nueva York, Tokio, Venecia y Londres*. Malpaso.
- Herrero, Y. (03 mayo 2016). *Agenda 2030, una mirada desde el ecofeminismo* [Conferencia]. Vicerrectorado de Internacionalización, Cátedra Unesco, Universidad Pública de Navarra, España [Archivo de video]. <https://upnatv.unavarra.es/unes/yayo-herrero>
- Illich, I. (1984). *El arte de habitar. Discurso ante The Royal Institute of British Architects, York, Reino Unido*. <http://www.pratec.org/wpress/pdfs-pratec/El-arte-de-habitar-Illich.pdf>
- Kern, L. (2020). *The feminist city*. Verso.
- Marcos, S. (2021). "Los cronófagos". En Robert, J., *Los cronófagos. La era de los transportes devoradores del tiempo* (pp. 11-12). Ítaca.
- Montaner, J. M. y Muxí, Z. (2011). *Arquitectura y política*. Gustavo Gili.
- Robert, J. (2021). *Los cronófagos. La era de los transportes devoradores del tiempo*. Ítaca.

- Tello, R. y Pérez-Rincón, S. (2009). "Inclusión y exclusión de las mujeres en las políticas y prácticas de renovación urbana". En Tello, R. y Quiroz, H. (eds.), *Ciudad y diferencia. Género, cotidianeidad y alternativas* (pp. 21-52). Ediciones Bellaterra.
- Villoro, J. (2017). *La utilidad del deseo*. Anagrama
- Villoro, J. (28 abril 2018). *Presentación del libro: La utilidad del deseo de Juan Villoro* [conferencia]. Feria Internacional del Libro Universitario, Xalapa, Ver., México. [Archivo de video]. YouTube. www.youtube.com/watch?v=StUy8jMpqzk&t=1862s