

El futuro de la Tierra

Una visión global de los asuntos públicos de nuestro planeta nos daría un entenebrecido saldo en el que las distintas partidas (política, problemas sociales, contaminación, hambre, violencia) formarían un todo amenazante. La OCDE ha hecho público en el informe «Interfuturos» una ambiciosa muestra de las crisis que aturden a nuestra civilización con una gravedad sin precedentes. No sólo claman los agoreros de un apocalipsis plausible pero poco probable, según usos y costumbres de quienes ojean las actualidades en los distintos campos de la actividad humana; también sugieren soluciones, arbitran acuerdos, ofrecen arreglos.

La finitud de los recursos del planeta, el agobiante crecimiento, el desequilibrio entre los mundos y las sociedades, la sufrida ecología asendereada por las consecuencias del crecimiento industrial, las anunciadas postrimerías petroleras y la incógnita energética a caballo entre el sueño de las fuentes «blancas» de energía y el desafío nuclear, la feble ética en uso en las relaciones internacionales, son muestras válidas de la crisis que padecemos y más aún si a ello unimos los cambios habidos en el espectro político internacional con la modificación del «rol» de los Estados Unidos, la irresistible ascensión del binomio China-Japón y la fulgurante caída de una soñada «entente» entre los países ricos y los pobres, el Tercer Mundo y los que viven, cada vez menos, la llamada «civilización del desperdicio».

A todo ese panorama sombrío el informe de la OCDE contrapone la esperanza en el sentido común del hombre, en la necesidad inviolable de la supervivencia, en esa «armonía» inevitable a que nos podría arrastrar el «equilibrio de la pobreza», en frase de Galbraith. La Tierra tiene recursos suficientes para evitar el hambre y la desolación social de nuestra civilización, no sólo para los cuatro mil millones de seres humanos que hoy pueblan el globo sino para los seis mil millones que lo harán en el mítico 2000. Todo es cuestión, apunta la OCDE con cierta angélica ironía, de restringir el efecto de todos los problemas sociopolíticos que puedan alterar esa «armonía». Pero ¿cómo hacer esa labor sanitaria si aún no sabemos enfrentarnos a la crisis esencial que nos invade? ¿Cómo no caer en la utopía en tanto no resolvamos la crisis de valores que padece el hombre de hoy? Las palabras, las ideologías, los conceptos, las fórmulas han quedado vacías de significado práctico. «Los Gobiernos son demasiado grandes para los pequeños problemas y demasiado pequeños para los grandes problemas.» Y ello es aplicable al hombre. Mientras, el futuro de la Tierra seguirá siendo una entelequia en la que caben todos los desastres y todas las sorpresas. Nuestro civilizado ser urbano, y no digamos el hombre que habita las «bidonvilles», los poblachos o los diferentes «ghettos» económicos y sociales del Tercer Mundo, padece una crisis de valores y ese es un problema que compete a su mente, a su espíritu. Nunca el hombre tuvo a su disposición tal bagaje de posibilidades realizadoras en pro de su vida, jamás la técnica le dio tantos y tan buenos instrumentos para buscar esa seguridad ambiental que desea. Pero sólo el 32 % de la población mundial controla el 88 % del producto bruto del planeta, el 80 % de las inversiones y casi el ciento por ciento de las posibilidades de investigación científica y tecnológica. En tanto esta situación no sea regulada equitativamente, de nada servirán los informes de la OCDE, las conferencias de la UNCTAD, la FAO, el diálogo Norte-Sur o de los No Alineados. Todo quedará en palabras, palabras, palabras...

El Estado y la RENFE

Lo peor que le podría ocurrir a la RENFE es que se dejase de escribir sobre ella en la prensa y que por eso sus dirigentes creyesen que todo va bien, aunque es todavía mucho peor que la sociedad española se contente ya con haber logrado, tras muchos años de quejas de todo tipo, que los trenes circulen, en general, sin retrasos incómodos. Los retrasos de la RENFE han sido durante varios decenios motivo de uno de los máximos descontentos nacionales, han estado en las conversaciones de las gentes como tema de escarnio y de vergüenza y han sido protagonistas de canciones y de chistes populares. Las demoras eran tanto más indignantes cuanto que la velocidad media de nuestros trenes andaba por índices tan bajos que los viajes se hacían insostenibles. Ni la infraestructura ferroviaria, ni los equipos de tracción ni el material móvil, ni —en muchos casos— el comportamiento público de los agentes de la

La «vida» no es cartesiana

La otra decadencia de Occidente

NO recuerdo exactamente cómo iba la cosa, pero en una novela de Max Aub, del ciclo de los «Campos», dos o tres personajes discutían de ideologías, de guerras, de Hitler, de Occidente, en términos entre irónicos y pesimistas. Y uno de ellos exclamaba: «¡Toma Spengler, don José!» La expresión, castiza, un si es no es barriobajera, tenía su gracia: ni digna, pero gracia. Encerraba un cruel sarcasmo hacia el profesor Ortega y Gasset, que había sido quien hizo traducir al castellano y prologó «La Decadencia de Occidente», de Oswald Spengler. Este insigne mamotreto, uno de los libros más reaccionarios del siglo XX, tuvo su audiencia entre nosotros, y en media Europa, por aquellos confusos años 30. No era de lectura fácil, y nunca olvidaré los sudores que me costó deglutirlo —eso ya fue más tarde—: uno avanzaba penosamente por centenares de páginas donde se mezclaban las generalizaciones históricas y un profetismo histórico y desgastado. A don José Ortega le gustaban, al parecer, estos combinados, porque después repitió la operación con Arnold Toynbee, otro que tal. «¡Toma Toynbee, don José!» Probablemente el «vitalismo» orteguiano no daba para más. Los intelectuales irracionalistas —idealistas, por tanto— tienen unas aficiones bastante previsibles.

Ignoro si Spengler fue un hitleriano de carnet, un mero pro-hitleriano, o quizá ni siquiera eso. Es igual. Como tampoco importa mucho lo que fuera en vida el metafísico Heidegger. Y es secundario, todavía más, si el conde Keyserling llegó a simpatizar o no con el Führer. También Heidegger y Keyserling fueron aupados por la «orteguera» madrileña. El caso es, en definitiva, que aquella contradictoria sopa filosófica —y más nombres ilustres la constituían— estuvo en la raíz de la convulsión europea de entonces. Si no los inventaron, estos doctos pensadores apoyaron y justificaron la tira de conceptos básicos que nutrieron el embrollo nazi-fascista. La «raza superior», el «regreso a la tierra», el «ser-para-la-muerte», las «fuerzas telúricas», la «juventud sana y alegre» y demás monsergas que tanto impacto produjeron, ellos las bendecían con sus recursos retóricos. Y Ortega, con el aristocratismo que rezuma —tanto como miedo— su «Rebelión de las masas». Dudo que Hitler leyese

nunca una sola página de Spengler, de Heidegger, de Ortega. Tampoco se trata de eso. Lo que cuenta, a estas alturas, en el examen retrospectivo, es el vaticinio: la decadencia de Occidente. ¿Aceptaron? De todos modos, «su» Occidente, desde luego, entró en decadencia.

Aunque no por lo que diagnosticaban. Su enfoque culturalista nos obligaría a lanzar una modesta paradoja: si Occidente «decaía» era precisamente porque no pocos de sus más distinguidos cerebros —los citados, y otros— ejercían de aves de mal agüero, y con notable éxito. Pero ello sería una interpretación supecial. El derrotismo de los intelectuales, de una manera directa o indirecta, respondía a un mar de fondo político-social evidente. Y no se quedaba en el malestar económico o de clase; los cambios de «vida» que se fueron desencadenando en el área occidental, incluso sin «revoluciones», por el mero mecanismo de la compraventa. Las horrendas «mamas», que le ponían carne de gallina a don José, emergían en una «rebelión» pacífica contra las «élites», y la «industria de la cultura» —es una forma de hablar— ha terminado por fortalecer sus decisiones. La prevista «sociedad del bienestar», hedonista y permisiva, proporcionaba a las «masas» un sitio al sol. Pero los filósofos, como los anacoretas, no son demasiado partidarios de la chusma gozosa y balnearia. El derrame demográfico y la aspiración a la comodidad alternaban los clásicos esquemas de las «minorías selectas». Podía llegar un momento en que nadie sería selecto ni minoría...

Ese Occidente ya se derrumbó. ¿Al alcanzar las máximas cotas posibles de «civilización», como diría Spengler? Pero, ¿tan desdiable era esa «civilización», que es la de los electrodomésticos, los medicamentos, los aviones, los coches utilitarios y las vacaciones pagadas? No haré un canto a la «civilización occidental» —por lo demás, apenas implantada en una reducida parcela del mundo—, porque ofrece una contrapartida siniestra: la capacidad letal, sin precedentes, de sus dispositivos tecnológicos. Junto a los quirófanos, el libro de bolsillo, el pollo de granja —algo es algo— o el disco de Mozart, tenemos la bomba nuclear, el napalm, los misiles. O sea: la guerra. Pero la guerra nunca creó excesivos escrupulos en

tre Spengler, los Heidegger, los Keyserling, los Ortega. Para ellos, el «heroísmo» era un «valor». La mayoría de ellos fueron declaradamente belicistas. O solapadamente... Sí, se derrumbó su Occidente pseudohumanista, heredado, que si en Keyserling era una nostalgia del Antiguo régimen, en Ortega fue la de la «belle époque» y su tramposo «liberalismo». El nuevo Occidente, el capitalista final, neocapitalista o como se le quiera llamar, no parecía ocupar graves inminencias de desastre. Al contrario. La hegemonía de los Estados Unidos y el espejuelo de su «standing», dio la pauta. En otro lado, el socialista, las dificultades coyunturales no anulaban la ilusión que enciende una fase atribuida a Lenin: «La revolución consistió en la electrificación de Rusia más el poder de los soviets». «Electrificar», metafóricamente, aquí, significaba «modernizar»: «civilizar».

Ese nuevo Occidente, sin embargo, tenía, gigante como es, los pies de barro. Es el asunto ese del petróleo. Las alarmas actuales van por muy otro camino de las pronosticadas por Spengler, por ejemplo. La «decadencia» no es de descartar. Los mandamases de todas partes, por la cuenta que les tiene, ya harán mangas y capirotes para evitar que volvamos al Paleolítico Superior. El riesgo está ahí, con el Tercer Mundo al acecho. El problema es demasiado complejo para abordarlo en pocas líneas. Los factores en juego son múltiples, y afectarán simultáneamente a capitalistas y socialistas, y a los pobres tanto como a los ricos, o más, como siempre. Ciertamente, la «vida» no es cartesiana, y el arreglo, aunque sea un remiendo, se presenta difícil. Pero la «vida» tampoco depende de un milagro. La nueva «Decadencia de Occidente», del único Occidente palpable —el de Spengler y de Ortega ya es un fantasma—, se anuncia con signos terribles. Anteayer mismo no lo hubiésemos creído. Millones de metros cúbicos de papel impreso norteamericano, redactado por economistas y sociólogos, predecían otra cosa. Pero estos fulanos eran y son tan aberrantes como Spengler. Por ejemplo: no saben sumar. Y las deliciosas perspectivas del «ocio» multiplicado y repartido se convierten en el drama diario del «paro»...

Joan FUSTER

CARTAS DE LOS LECTORES

LAS ANGULAS, LOS PERCEBES Y LA GASOLINA

Señor Director: La lectura estos días de las noticias relacionadas con el incremento del precio de la gasolina en nueve pesetas, y de la posibilidad de su racionamiento con cupones o semejantes, me está dando mucho que pensar. Recuerdo que un pariente mío, gallego él, me contaba una vez que a comienzos de siglo, en Galicia, los labradores que no tenían dinero para adquirir abonos químicos, o no disponían de animales que los produjesen, abonaban los campos con angulas. Muchos vieron esta forma de actuar y no debo pues dudar de su palabra. ¡Figúrese usted, señor Director! Sacos y sacos de angulas esparcidos por los campos, abonando viñas de albariño, o de ribeiro, o quizá plantaciones de maíz.

¿Y ahora qué pasa? Sobran comentarios. Si usted quiere probar angulas debe cotizar casi en divisa fuerte. Una simple anécdota, nada más. Avanzando medio siglo, recuerdo que allá por 1960, y veraneando en Castro-Urdiales, provincia de Santander, mi padre encargaba a una percebera llamada Ezequiel de un pueblo cercano de nombre Cérdigo, que le arrancase unos cuantos percebes los domingos o festividades solemnes.

Así, pues, aquella mujer se presentaba en mi casa con dos cubos llenos de esos percebes cortos y gordos de uña verde por las algas y rabo de final rosáceo, por los que recibía 400 o 500 pesetas, es decir, a 30 pesetas el kilogramo, más o menos. El otro día me sorprendió oír que en la lonja de La Coruña, este invierno pasado, el rey del marisco se había llevado a cotizar a 8.000 y 9.000 pesetas el kilogramo. ¡Casi nada! Si me dedica-

se a coger percebes, con cinco kilos diarios podría vivir como un raja.

Estas dos anécdotas, son sólo eso, anécdotas, pero ¿quién no me dice a mí que dentro de 30 años pasará lo mismo con la gasolina? Quizá mis nietos se queden extraviados cuando les cuente que en «mis tiempos» podía comprar toda la gasolina que quisiera a 40 pesetas el litro. ¿Quizá no conciban que hubiera coches que gastaban 20 y 30 litros a los 100 kilómetros?

¿Cómo serán los años 2000, señor Director? ¿Con qué funcionarán los coches? ¿Con carbón, con butano, con electricidad, con agua o con vino? ¿Quién sabe!

Mis nietos entonces, cuando cuenten las anécdotas de las angulas y de los percebes añadirán la de la gasolina del año 79 y nos envidiarán como envidio yo ahora a mis antepasados. ¡Sólo hay un pequeño detalle! Ellos, al igual que nosotros ahora, no se daban cuenta de lo que tenían. Porque no olvidemos que, al fin y al cabo, el petróleo y la gasolina son vinos añejos del año 300.000 antes de Jesucristo y una cosecha de este caldo de brontosaurios fermentados tomada a diario, acaba por terminarse, costando sus últimas botellas, enormes fortunas.

Fernando GAMINDE SANGUINO

ME QUITARON UN CANARIO

Señor Director: El viernes día 6, y en un descuido, me quitaron un canario (con jaula incluida) del portal de casa, alrededor de la una y media del mediodía. No sé qué suerte ha podido correr: quizá la persona que lo cogió lo tenga en su casa, tal vez lo abandonó, o incluso lo vendió (a bajo precio supongo, pues es bastante viejo). En cualquier caso, para quien lo tenga no es más que un pájaro. Es éste y podía haber sido otro. Para mí era

un recuerdo de una persona muy apreciada y como uno de la familia, pues hacia muchos años que lo tenía.

Ultimamente ha estado bastante enfermo y aún tomaba medicamentos, esta semana lo debía llevar al veterinario. Como datos puedo decir que es de color marrón y negro con la pechuga amarilla, las patas bastante rugosas y tiene la parte superior del ojo izquierdo bastante inchada.

Agradecería de verdad que alguien me informase de su paradero y si lo tiene que me lo devuelva. Yo le gratificaré para que se compre uno más joven y sano que éste. Mi teléfono es el número 302-71-45. Gracias.

R. MORENO

RUEGO A LA R.E.N.F.E.

Señor Director: Somos bastantes las personas del litoral del Maresme que deseáramos prescindir del automóvil para venir a trabajar a Barcelona.

Pero existe un inconveniente, y es que durante 30 minutos no circula tranvía alguno entre Mataró y Barcelona (concretamente entre 7 h. 38 minutos y 8 h. 8 minutos). Con este servicio insuficiente durante estas horas punta de la mañana, llegan los trenes abarrotados a Barcelona, pues en este intervalo se quedan desatendidas las importantes poblaciones de Vilassar, Premiá, Ocatá, Masnou, Montgat, Badalona, etc., etc.

Aunque en muchas capitales europeas la frecuencia de estos tranvías de cercanías es de 5 a 10 minutos en dichas horas punta, creemos sería muy razonable intercalar dos unidades entre las horas indicadas, con lo cual se contribuiría a descongestionar las largas colas de coches que con un solo ocupante se forman a diario para entrar en Barcelona (que llegan a veces a la altura de Badalona) con el consiguiente gasto inútil de combustible.

Esperamos que en la campaña de ahorro de energía de nuestro país, RENFE nos sepa dar una respuesta con un buen ejemplo.

Ramón FERRER

Juan IBÁÑEZ

«MULTAS»

Señor Director: En contestación al señor Casanova, el cual en fecha 4 de los ctes. escribe a ese periódico con el título «Multas», he de contestarle que me parece muy bien la determinación que ha tomado el Ayuntamiento y felicito a don Narciso Serra con referencia a multas y más diría, que si en efecto éstas se hicieran efectivas, el déficit del Ayuntamiento dice que tiene, quedaría completamente paliado. Son muchos los aparcamientos que se hacen sin respetar el paso de peatones e invadiendo las aceras con verdadera falta de civismo.

Soy vecino de la calle Enrique Granados, uno de los muchos y sufridos vecinos de dicha calle, que hemos de soportar los aparcamientos en doble fila y la invasión de los pasos de peatones y a mayor abundamiento debido a esto estamos metidos en un vertedero público, pues los porteros no pueden limpiar la calle a pesar de intentarlo. Quisiera que el alcalde tomara buena nota de lo que dejo expuesto.

J. NAVARRO

N. de la R.—Escogemos con preferencia para la publicación —íntegra o condensada, según el espacio— las cartas breves, escritas a máquina por una sola cara que puedan aparecer firmadas con nombre y apellido.

Recordamos a nuestros comunicantes que las señas completas deben figurar en la misma carta, y que no podemos mantener correspondencia ni atender visitas o llamadas telefónicas respecto a cartas recibidas.

RENFE, permitía otra cosa que un creciente deterioro de la imagen de nuestros ferrocarriles, deterioro que crecía con la proverbial impuntualidad de los viajes.

Evidentemente, si se mira hacia atrás desde la situación actual, hemos de reconocer que —aunque ha costado muchos años— se ha logrado que la circulación de los trenes tenga más altas cotas de velocidad media y que los horarios de llegada se cumplan con general aproximación a los que puntualiza la guía ferroviaria. Los extraordinarios y habituales retrasos de hace pocos años constituyen hoy excepciones razonables. Y acaso sea este cambio substancial lo que ha contribuido más a que la RENFE haya mejorado su imagen hasta el punto de que las quejas públicas no sean tan ácidas, ni tan frecuentes. Pero si, en verdad, estamos en el camino de convertir a la RENFE en una empresa pública de suficiente con-

fianza para los usuarios, nos encontramos todavía muy lejos del horizonte de perfecciones que podemos y debemos exigirle y mucho más desde ahora, puesto que el reciente incremento del precio de la gasolina y los que vayan sucediéndose en adelante nos irán disuadiendo del uso del coche particular y persuadiéndonos de la utilización más frecuente de los servicios públicos de transporte, como el ferrocarril.

Pero exigir a la RENFE una más alta calidad de servicios pasa —por encima de cualquier otra consideración— por desterrar de la mentalidad del Estado el criterio, que se ha configurado como norma en los últimos cuarenta años, de que el ferrocarril no es una empresa comercial y que en todo caso ha de prever la rentabilidad social sobre la rentabilidad económica. Este es el infausto criterio que se aplica para justificar con indiferencia los crecientes déficits anuales de la cuenta general de

la RENFE y para desentenderse, casi con desprecio, de prestarle las ayudas y subvenciones suficientes para hacer de nuestro ferrocarril una empresa productiva de más y mejores servicios. La RENFE —como empresa pública nacional— no puede incluir entre sus objetivos el negocio, pero mucho menos puede admitir que su rentabilidad comercial se quede en niveles tan bajos que con ellos resulte también afectada su rentabilidad social.

La contribución del Estado al mantenimiento y explotación de la RENFE es ridícula si se compara con las atenciones que otros Estados europeos prestan a sus ferrocarriles. Por aquí, por este camino de aumentar la participación de los presupuestos generales del Estado en el desarrollo de la RENFE, es por donde ha de pasar necesariamente cualquier política que se quiera imponer para los transportes ferroviarios.