

LA TRANSICIÓN

Las palabras más usadas en el vocabulario político generalmente expresan las ideas peor conocidas. Eso le sucede a los términos de democracia, consenso y transición. En mis libros he precisado



el sentido de la democracia política como forma concreta de gobierno representativo con separación de poderes, frente al concepto de democracia social como aspiración de las medidas de gobierno a la igualdad ciudadana, no ya ante la ley, sino ante la realidad. El Régimen de Partidos no responde a las reglas de la democracia formal ni a los ideales de la democracia material.

En mis artículos de Prensa he distinguido entre consenso social (acuerdo inconsciente e involuntario de miembros de una comunidad sobre valores culturales y morales que la sustentan), consenso científico (acuerdo consciente e involuntario de los miembros de una pequeña comunidad sobre verdades en materia de su profesión), y el consenso político, como pacto consciente y voluntario de la clase gobernante sobre materias sustraídas al conocimiento y la decisión de los gobernados o de sus representantes. El consenso político, un mero eufemismo para evitar la idea de transacción que encierra la palabra pacto, contradice la esencia misma de la democracia formal, basada en decisiones por la regla de mayoría.

En esta columna de LA RAZÓN he analizado los aspectos políticos de las innobles pasiones que la Transición fomentó hasta llegar al escándalo de la corrupción del sistema. Me propuse demostrar que esta corrupción no era un fenómeno individual ni gratuito, sino consecuencia natural y colectiva de las pasiones puestas en boga, desde el primer día de la Transición, por las Autoridades del Estado y los jefes de partido, con el apoyo entusiasta de los medios de comunicación. Los perjurios de Estado y las mentiras constituyentes de este Régimen de poder llevaron de la mano a los asesinatos y latrocinios de Estado y de partido, y a la falsedad absoluta de los valores culturales y morales de la Transición.

Los resultados de mis observaciones sobre los cambios producidos en los sentimientos de los españoles, en relación con los que dominaron en la vida de nuestros padres, los he sistematizado en un libro de ensayo, donde analizo cuarenta pasiones fomentadas por la Transición y veinte sentimientos reprimidos por ella. Este libro, que no es un tratado completo de psicología de todas las pasiones actuales ni la colección de los artículos publicados en LA RAZÓN, lo editará «Foca» (Akal), el próximo otoño, con el título de «Pasiones de servidumbre». Y ahora, terminada la visión de la sociedad política y cultural de la Transición a través de las pasiones dominantes o reprimidas en ella, comienza otro tipo de reflexión sobre el origen y naturaleza objetiva del fenómeno de la Transición. A la que todos alaban sin saber, ni por los forros, de lo que ha-

blan. Ningún escritor se ha percatado de la singularidad de nuestra Transición respecto de las descritas por los genios del XIX. La española ha descendido desde el Estado a la sociedad. Las reformas causaron el cambio de las costumbres. Mientras que la satirizada por Dostoievski, en «Demonios», subió desde la sociedad vacilante y confusa, en la recepción de ideas europeas de progreso moral y social, al Estado.

La idea de escribir sobre la Transición en sí, y no más respecto a las pasiones individuales y sociales que favorece o reprime, me la ha dado la solemne declaración del portavoz del Gobierno de que la Transición no es patrimonio personal de Suárez o de González, sino de todos los españoles. Mis dos últimos artículos publicados en LA RAZÓN, «Patrimonio político» y «Buenas noches, España», forman parte ya de esta nueva serie de acercamientos y aportaciones al tema de la Transición, que iré haciendo con sumo placer intelectual, y por deber ante la historia, al calor de los acontecimientos de actualidad.

Antonio GARCÍA TREVIJANO

CAMBIO DE CALENDARIO

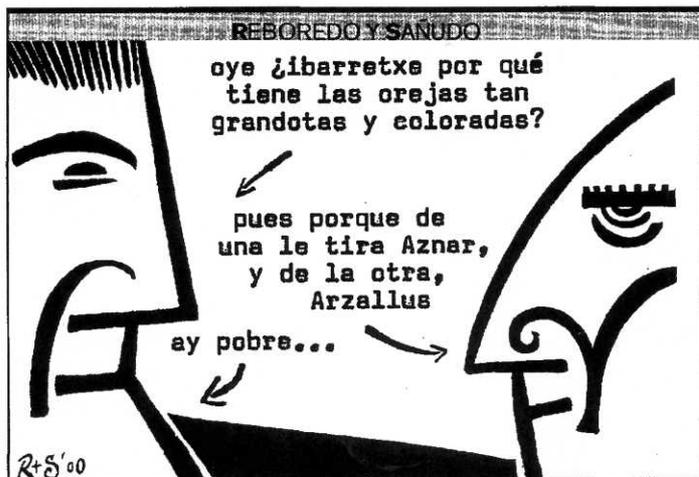
El mar sucesorio del nacionalismo catalán está bajo alerta de temporal. Advierte el espía J.B. que las aguas calmas que precedían una transición atada y bien atada en la cúpula de Convergencia se agitan, y que el asunto puede provocar más de un naufragio.

Parecía haber quedado ya muy claro en el panorama político catalán que después de la última victoria (por la mínima, pero victoria al fin y al cabo) de Jordi Pujol en las elecciones autonómicas, el próximo candidato ya no sería el «honorable». Su ciclo político tenía fecha de caducidad y todos los ojos se habían vuelto, según le contaron entonces a Juan Bravo sus amigos catalanes hacia la figura del conseller Artur Mas, considerado

como el delfín de Pujol y el auténtico hombre fuerte del Gobierno de la Generalitat.

¿Qué habrá cambiado para que los más próximos a don Artur se hayan puesto nerviosos? Pues, según J.B., que Pujol está pensando en la posibilidad de no cumplir el compromiso. Parece que las encuestas mandan y que si los estudios encargados en su momento indican alguna posibilidad de mejorar y recuperar una mayoría cómoda, el Honorable es capaz de volver al ataque y liderar de nuevo la opción del nacionalismo moderado. Mas y los suyos tendrán que esperar una nueva oportunidad.

Juan BRAVO



R+5'00

AEROPUERTOS Y DINOSAURIOS

El pasado miércoles ha llegado a la opinión pública la noticia de que se proyecta por las autoridades construir un macroaeropuerto en Campo Real y cerrar el actual de Barajas. La noticia ha provocado, ya que no



«alarma social», como dicen los juristas, sí, al menos, fuerte preocupación e inquietud en gran parte de la ciudadanía viajera. Y no, precisamente, por encendido amor al aeropuerto de Barajas y dolorida nostalgia por las bellas horas allí perdidas, más bien por los estrechamientos que produce pensar en los inconvenientes de dicho aeropuerto corregidos y aumentados. Amén de los trescientos mil millones de pesetas que saldrán de los bolsillos de los contribuyentes. Y del daño ambiental que se producirá en la zona, denunciado por los ecologistas.

Cuentan que la única obra humana que les es dado contemplar a los cosmonautas desde el espacio está representada por la «Muralla China». ¿Se trata de competir con ella y construir aeropuertos que se puedan ver desde alturas cósmicas? Creo que las intenciones de las autoridades no se levantan a tales alturas, pero sí se habla de construir «el gran aeropuerto del sur de Europa». Una magna obra que inmorta-

lice a sus promotores, cuyos nombres quedan solemnemente inscritos en el frontispicio, pero a costa de los usuarios, cuyo orgullo por pisar tal gran aeropuerto «europeo» se verá muy aminorado, al verse convertidos en sumisa masa

borreguil. En una muchedumbre obligada, inevitablemente, a recorrer kilómetros en cintas transportadoras, hacer largas colas, superar la distancia que separa la ciudad del aeródromo en oleadas de vehículos, sean coches propios —perdidos tras el recorrido en gigantescos aparcamientos— sean taxis con tarifas cuyo coste aumentará la crecida distancia, o, como alternativa, forzada a desplazarse en hacinados vagones del metro que se proyecta... Y todo ello, tras descifrar los códigos que han convertido algo tan sencillo como viajes nacionales, internacionales, transatlánticos, puente aéreo en T1, T2, T3, ejercicio de descodificación que posiblemente se hará más complejo en el macroaeropuerto por muchos monismos muñequitos-íconos que nos pongan. Parece ser que a determinado estilo de poder le complace erigir inmensas obras. Son características de lo que se ha conocido en la terminología marxista como «el modo de producción asiático» o en nuestros días como el «Estado de Obras». Las pirámides egipcias constituyen su realización emblemática y tónica. Los faraones pretendían con ellas asegurarse una doble inmortalidad: en el recuerdo de las generaciones sucesivas y en la navegación postmortem. Afortunadamente hoy no se levantan estas faraónicas obras a golpe de látigazo sobre los esclavos —incluso se dirá que crean puestos de trabajo— pero sí son concebidas a costa de los ciudadanos y ciudadanas, reducidos a números y objetos clasificables. Son los inmensos hospitales, las macrouniversidades, las megápolis que se hacen inhabitables. Una política y una estética en superación. No se trata ahora de discutir si «small is beautiful», sino de la concepción de los servicios públicos e instalaciones, como fin de sí mismas, como orgullosos monumentos y magnas organizaciones de alucinantes cifras o como instrumentos que facilitan la vida cotidiana de los seres humanos. Dos concepciones, dos «filosofías» dirían los anglosajones, opuestas. Y en que la segunda, la humanizadora, debe primar sobre la primera. «No se hizo el hombre para el sábado, sino el sábado para el hombre», proclamaba ya el Evangelio. Y este planteamiento es mucho mejor servido por la difusión y dispersión que por las enormes concentraciones. De hecho, y en relación con nuestro tema, en numerosas e importantes capitales, París o Nueva York, por ejemplo, son varios los aeropuertos y no uno sólo. Algo que debería también hacerse en Madrid.

Se discute por los paleontólogos, si los grandes saurios desaparecieron por una catástrofe externa o porque su gigantismo había desbordado la selección natural y su adaptación al medio. Lo cierto es que se extinguieron, como deben perecer estos gigantes artificiales construidos por la megalomanía humana. Acabemos con la teratología y avancemos hacia una civilización y una tecnología que haga más feliz la cotidianidad vital de los hombres y mujeres de nuestro tiempo.

Carlos PARÍS