

OTRAS RAZONES

PASIÓN DE OBEDECER

Mucho más extendida que la pasión de mandar sobre sus semejantes, que afecta en realidad a un porcentaje pequeño de la población adulta, la pasión de obedecer a otros, sin más razón



para ello que la de encontrarse en «situación involuntaria de obediencia», constituye un misterio de la libertad humana. Los avances en la investigación científica permiten suponer que el misterio será pronto desvelado por la neurobiología y la genética. Llevamos dos mil quinientos años sin querer admitir un hecho contrastado por la experiencia de cada generación y por la triste historia de la libertad: que la naturaleza humana aún sigue siendo, a causa del corto tiempo transcurrido en su evolución biológica, más servil y gregaria que libre. El problema de La Boethie, la servidumbre voluntaria, no tiene explicación moral. La redención de Sócrates (y la de Cristo) explota el éxito de la violencia contra sí mismo para salvar y dignificar ante el mundo la mentalidad de esclavo. No hay gloria que no sea glorificación de la obediencia. Ni hay fórmula política europea que no esté hecha de disparates morales y ficciones infantiles para decorar la obediencia a corrompidos oligarcas, vesánicos tiranos o complejados dictadores.

La relación de mando y obediencia no crea problemas morales allí donde, por ser de constitución voluntaria, no entra en conflicto con la libertad. Es decir, cuando la inteligencia y la honradez del mando no son motivos de la obediencia, como en la empresa mercantil, ejército de voluntarios, órdenes religiosas y partidos políticos. La obligación de obedecer sólo se cuestiona cuando el hecho dado de estar sometido se impone de forma ineludible, como sucede con la autoridad familiar, docente y política. La antigua democracia resolvió el problema de la obediencia política dando la exclusiva de mandar a la ciudad reunida en asamblea. Desde que la dimensión espacial y demográfica del Estado hizo impracticable esta solución, y salvo el período de las primeras presidencias de EE.UU. (en una sociedad esclavista), ningún sistema se ha regido por una democracia representativa, donde el elector sea de verdad mandante del elegido. Los puestos de mando que piden las modernas sociedades no pueden cubrirse con la escasa oferta genética de personas idóneas para ello. El defecto de genes altruistas se suple con la fabricación social de mandamases, mediante educación competitiva, privilegio de los cargos públicos, moral del éxito y supremacía del representante en la representación política.

Del mismo modo que en la genética de las poblaciones se conoce una ley Hamilton sobre el equilibrio de los sexos, las ciencias neurológicas y hormonales darán, probablemente, una explicación química a la teoría de Pareto sobre la circulación de las elites y al problema de la servidumbre voluntaria. Donde el poder

social es sinónimo de seguridad personal, la pasión de obedecer deriva de una de las emociones básicas de los depredadores: la de huir. Las últimas investigaciones corroboran la criticada hipótesis de Fun-

kestein (1956) de que la adrenalina está ligada al miedo y la noradrenalina a la irritación. Pero la huida sólo es aplazamiento de la entrada en juego de la pasión adaptativa por excelencia: la obediencia. El cortex prefrontal pone en marcha al árbitro de las convenciones sociales y de la memoria traumática (hipocampo) para que las glándulas suprarrenales, excitadas por la hipofisis, liberen la hormona de aceptación de la derrota. Desde la guerra civil, el pueblo español ha segregado tanto cortisol que, por una cuestión de riñones, ha perdido el autocontrol de la obediencia. El exceso de conformismo convierte la activa adaptación al medio, que es una pasión inteligente del animal territorial, en letal senescencia. La obediencia forzada (Dictadura) ha devenido, con el hábito, verdadera pasión de obedecer a quien sea (Monarquía).

Antonio GARCÍA TREVIJANO

MILLONES SOBRE RAÍLES

Más de cien mil millones de pesetas costarán los nuevos de alta velocidad que se deben comprar para la línea Madrid-Barcelona-frontera francesa que se construye a toda prisa. Se anuncia una durísima competencia entre los fabricantes, pues el que gane el concurso no sólo tendrá el «contrato del siglo», sino que podrá convertirse en el líder de la alta velocidad ferroviaria en el mundo. Será la primera línea en la que los convoyes circularán a una velocidad comercial de 300 kilómetros por hora.

No acaba aquí el negocio, porque luego

MODERNIZACIÓN, CARRETERAS Y ROTONDAS

¿V a bien España?

Si el término «ir» se entiende en el más estricto y elemental sentido, el de desplazarse, de viajar, invito a nuestros gobernantes a que se pongan la mano sobre el corazón y confiesen la verdad: el ejercicio de la locomoción se hace asaz ingrato en nuestro país. Lo cual resulta bastante incoherente con la división del trabajo en Europa, en que se nos quiere imponer la categoría de país turístico. Pero si, como es de desear, conseguimos levantarnos sobre esta subalterna función, que nos encajan, no se escapa tampoco que una eficaz actividad económica y vital exige no sólo comunicaciones telemáticas sino desplazamientos físicos ágiles. Y tales exigencias se encuentran muy distanciadas de la realidad actual en España. Viajar vuelve a ser una aventura digna de nuestros históricos descubridores, aunque mucho menos épica y más aburrida. Los transportes aéreos son motivo de reiterados escándalos y las condiciones de los aeropuertos, independientemente de sus pretensiones de diseño estético, enormemente incómodas. La circulación de los ferrocarriles en muchos trayectos —no es cuestión de la minoría que viaja en el AVE— ha sido incluso reducida. Y ¿las carreteras? Hablemos de ellas.

El automovilista que rueda por las carrete-



ras, autovías y autopistas de nuestro país se viene encontrando con una singular sorpresa. No es muy fácil precisar las fechas del fenómeno, pues éste, tímido al principio, avanza en incontestable aumento, pero sí, naturalmente el carácter de dicha novedad. No consiste —ello carecería de la originalidad que caracteriza a nuestra historia— en una supresión de los baches, ni en la suavización del áspero firme, que imprime apasionantes vibraciones al vehículo, con saludable masaje para sus ocupantes. Tampoco en la mejora de centrifugantes y emocionantes curvas, dignas de un parque de atracciones. Nada de esto ha merecido la atención de las autoridades responsables de nuestras vías. En cambio, en alarde creativo, han decidido obsesivamente con algo inesperado: la floración de rotondas, crecidas a puños cual hongos tras una lluvia primaveral. Artificio que obliga a convertir una conducción sencilla y rectilínea en un ejercicio de volante ceñido a la curva y acompañado por cuidadosa observación, destinada a ceder el paso a quienes ya se han adentrado valerosamente en la rotonda. No parando aquí la atención requerida al conductor o conductora, pues ha de dirigir sus ojos hacia las sucesivas señales de ruta que, apelmazadas, separadas por breves metros, si no son leídas a la velocidad de un ordenador de nueva generación, pueden arrojarnos a parajes imprevistos, cual un camino de cabras o un pueblo enigmático y desconocido, que sin esta confusión jamás hubiéramos tenido el placer de visitar. Con ello saboreamos una vez más los versos de Machado, «caminante no hay camino, se hace camino al andar» ilustres versos que deberían ser inscritos en la iniciación de todas nuestras carreteras, para evitar sorpresas al turista.

¿Qué automovilista no ha vivido últimamente estas enriquecedoras aventuras? Por lo que a mí hace puedo relatar como en una autopista que había frecuentado en numerosas ocasiones, tras topor con inesperada rotonda, me encontré en un paisaje de naves industriales, animado, en medio de la oscuridad de la noche, por los fogonazos de poderosas máquinas, casi desierto por virtud de las nuevas tecnologías, de seres humanos. Y, al parecer, semejante experiencia no se debió, como pensé, a una especial torpeza, sino que resulta muy común para quienes intentan este mismo viaje.

Y entonces hay que preguntarse ¿qué misteriosa explicación tiene esta obsesión de fabricar rotondas? No es por razones de evitar accidentes. Amén de los que en su cruce pueden producirse con facilidad, he observado como un conductor, tras atravesar innumerables rotondas, a veces separadas por sólo 25 o 50 metros sale disparado, para recuperar el tiempo perdido, y aquí surgen dos interpretaciones de la historia como respuesta. Para unos se trata de un negocio constructor; para otros, del espíritu barroco que ha animado valiosas etapas de nuestra creación artística. ¿No será quizá que, dada la tendencia de nuestra civilización a infantilizarnos, se pretende que girando pausadamente en las rotondas nos sintamos como alegres niños en un tióvivo? Convendría acompañarlas por alguna música de feria.

Carlos PARÍS

