

CONFERENCIA SOBRE EL TAV, AHT GELDITU! ELKARLANA, HERNANI 17 DE
NOVIEMBRE DE 2007

KONFERENTZIA ELKARLANA HERNANI 07 AZAROAK 17

SESIÓN: NO QUEREMOS IR AL FUTURO

TRANSCRIPCIÓN DE LA PONENCIA DE
LUIS BREDLOW (BARZELONAKO UNIBERTSITATEA)

Gracias por invitarme y por confiar en que yo pueda ayudar en algo en esta lucha contra el invento ése del tren de alta velocidad, que es también inseparablemente una lucha contra el estado y el capital que lo sostiene.

Yo no soy especialista en transportes ferroviarios ni en cuestiones ambientales ni nada de eso. No más que cualquiera de vosotros. Sólo puedo hablaros aquí como simple usuario de ferrocarriles; quizá más bien debería decir ex-usuario y no tanto porque yo haya dejado de usar el tren sino más bien porque cada vez más, sobre todo de unos diez o quince años para acá, eso que se sigue llamando trenes de cercanías o de largo recorrido se parece cada vez menos al tren. El tren nos lo están estropeando. De manera que esa barbaridad del AVE contra la que aquí estamos clamando se me hace que viene a ser como la culminación de esa destrucción del tren, que viene de mucho más lejos. Hablo con el modesto título de viajero de ferrocarriles, eso sí, con la experiencia bastante larga de casi medio siglo, ya que me tocó desde niño esa suerte de viajar en tren y he recorrido media Europa en mi adolescencia y más tarde algunas tierras de América Latina.

Recuerdo con mucho gusto todavía esa gozada de lo que era el tren, el tacto del hierro y la madera de los vagones, el traqueteo de las ruedas, que era como una música suave y monótona muy buena para dormir. Y recuerdo sobre todo las horas y horas que pasaba asomado a la ventanilla del tren aspirando el viento, el aroma de otras tierras. Aquellos goces tan sencillos, tan humildes, que apenas se daba cuenta uno de lo que estaba gozando. Porque puedo confesar que jamás habría sospechado que la infamia del orden dominante iba a llegar hasta ese extremo de quitarnos ese placer tan sencillo, tan inocente, tan burgués incluso si queréis, porque a fin de cuentas el tren había sido la insignia de la gloria del progreso de los buenos tiempos de la burguesía, y cambiarnos el tren por este [remedio ¿?] barato del avión que ahora estamos padeciendo. Yo he odiado siempre los viajes en avión, y no porque me den miedo ni nada de eso. La cosa es mucho más sencilla, y es que no soporto los sitios en donde no se puede abrir las ventanas, donde no se puede respirar aire fresco. Por eso me fastidian los aviones más todavía que por la estrechez y por la incomodidad de no poderse levantar y echar a caminar por el pasillo y todo lo demás.

Pues bien, he aquí que un día me encuentro con que me han cambiado el tren por esa especie de bólido de plástico que a toda costa quiere parecerse a un avión, no solamente por la disposición sobremanera incómoda de los asientos

(creo que lo noté por primera vez en el TGV francés, que creo que debió de ser mi primer encuentro con la “alta velocidad”), pues los asientos son tan estrechos que uno ya no puede ni leer el periódico sin molestar al que está al lado, (pero claro, todo eso ya ha llegado hasta a los trenes de cercanías y a los demás): lo que es el colmo es que en esas cosas que todavía se llaman trenes están hechas las ventanas de tal manera que ya no pueden servir para ventanas, o sea, que no hay manera técnicamente posible de abrirlas. Esto es el colmo del absurdo: que mientras uno está pasando por el medio de bosques de pino y de naranjales en flor y montones de heno fresco pues que tenga que respirar esa inmundicia que se llama aire acondicionado. Y todo eso, claro está por amor de la maldita velocidad; lo cual, después de todo, también es un pretexto bastante estúpido, porque hacía ya muchos años que los trenes iban a ciento y tantos por hora y los pasajeros de todas maneras sabían muy bien cuándo mejor les convenía cerrar las ventanas; pero, bueno, les sirve de pretexto para tanta incomodidad y tanto incordio.

Supongo que habréis entendido que si he empezado aquí por hablaros de mi propio caso, de mis recuerdos y de mis odios y mis añoranzas no es porque yo crea que mi caso personal tiene algo de particularmente interesante o de singular, sino exactamente por lo contrario: porque confío en que todo eso que me pasa a mí es poco más o menos lo que le pasa a cualquiera. Y que por tanto lo que yo diga sería simplemente lo que diría cualquiera en cuanto se le deje hablar con un poco de franqueza y de buena fe.

Bien pues a lo mejor a alguien le da por pensar que eso son meras anécdotas o cursilerías sentimentales en comparación con lo que puedan decir los especialistas en infraestructuras, rentabilidad y cosas así. Pero yo más bien confío... –y lo digo con todos los respetos y todo el cariño para con esos pocos expertos que han tenido la honradez y la valentía de pasarse al lado del pueblo, al lado de la gente de abajo y ayudar con sus conocimientos a esta lucha contra el poder; pero tampoco vamos a depender demasiado de lo que digan los especialistas– pues yo más bien confío en que esa rebelión viene de mucho más abajo, de eso que a veces llaman cuerpo o sentimiento, con esos nombres tan comprometidos, tan vendidos a la ideología, y que acaso sería mejor no llamarlo con ningún nombre. [...]. No hay que tener demasiada vergüenza de confiar en nuestros sentimientos y en nuestros sentidos, justamente porque se confía que no son nuestros ni míos ni de nadie sino de cualquiera, como la razón misma.

Para el caso, por lo menos, yo creo que ese deterioro de Renfe no es algo que me esté pasando solamente a mí, sino que es algo de lo que ha podido darse cuenta cualquiera en los últimos veinticinco años. Esa destrucción del ferrocarril obedece a una política sistemática y planificada desde arriba, empezando, si bien lo recuerdo, por el plan ministerial de 1984, que suponía el abandono de una quinta parte de la red ferroviaria de todo el estado, más de mil quinientos kilómetros de vías en total, alegando curiosamente su pretendida falta de rentabilidad. Hay que decir que ese argumento de la rentabilidad es de por sí aberrante porque se supone que si el ferrocarril es un servicio público, el criterio de la rentabilidad no viene a cuento. A nadie se le ocurriría pedirle a los servicios de bomberos o al alumbrado de las calles que tengan que ser rentables y rendir beneficios dinera-

rios para que tengan derecho a existir. Por no decir ya otras instituciones de utilidad pública mucho más dudosa como el ejército o la policía o los ministerios... A estos nadie les pide que sean rentables, evidentemente.

Peor: es un argumento totalmente hipócrita, porque luego se gastan miles de millones en una infraestructura tan poco rentable como es el tren de alta velocidad, un gasto muchísimo mayor de lo que hubiera costado mantener o mejorar todas las vías que se habían liquidado en aquel momento o que se han venido liquidando después. Porque esa misma política de expulsión del ferrocarril continúa luego con el plan director de infraestructuras de 1993, donde se proyectaba la construcción de las nuevas líneas de alta velocidad que ahora estamos padeciendo en Cataluña y en otras partes (recordemos que el término de las obras estaba previsto para el 2007 y que probablemente no se va a cumplir), con un coste calculado por entonces de 25 billones de pesetas que entre tanto debe de haber ascendido a bastante más; aparte de destinar más del doble todavía de esta suma, más de cincuenta millones a la construcción de autopistas, de autovías, de carreteras etc., y muy poquita cosa en comparación, finalmente, a otras obras ferroviarias.

O sea que en resumidas cuentas se trata ante todo de subvencionar con presupuestos absolutamente astronómicos el imperio del automóvil privado, que no en vano es el medio de transporte predilecto del régimen democrático, ese invento con el que cada uno puede ir a cada momento libremente adonde le da la gana, de manera que finalmente todos van a la misma hora a los mismos sitios como si estuviera mandado desde arriba, pero creyéndose cada uno que va porque quiere, que va por su libre decisión personal. Y así es como funciona el régimen. El automóvil más que un artículo de consumo es un artículo de fe, y eso es lo que se trata de fomentar con todos los [.....] junto con todos los intereses de empresas automovilísticas y petroleras que sobre eso se han montado. Y lo que sobra para gastar en ferrocarriles se destina siempre a las conexiones entre las grandes aglomeraciones urbanas, cada vez más rápidas y cada vez con menos paradas en medio, para deleite de un puñado de ejecutivos y fastidio de todos los demás. [.....] En una palabra, lo que se está haciendo es acelerar todavía más la concentración demencial de las poblaciones en los grandes conglomerados, dejando lo que había de campo por medio cada vez más abandonado y desierto.

Desde luego lo más descorazonador del asunto es ver con qué docilidad y con qué sumisión esas masas de ciudadanos y pasajeros están soportando que les quiten el tren y se lo cambien por esos bólidos de plástico para ejecutivos, que les quiten hasta el aire que respiran. Y, lo que es peor, que los hay que hasta se ilusionan con esa idiotez de la alta velocidad hasta cuando están con los resultados tocándoles las narices como estamos en mi tierra, en Cataluña, en Barcelona, donde llevamos un mes con los trenes de cercanías sin funcionar por gracia de las obras del AVE; y aun así. Que en esos miles y miles de pasajeros abandonados en los andenes o atascados en los autobuses que les ponen de sucedáneo no cunda ni una chispa de rebelión contra esta locura que les está cayendo de arriba... eso es bastante desolador.

Y ya podéis imaginar la alegría que me da encontrarme con gente que se levanta para decir NO a ese atropello y a resistir como pueda. Pero aquí hemos de preguntarnos más bien cómo es posible que haya gente que no se rebela contra eso, cómo alguien cree que le puede hacer bien subirse a un trasto que se mueve a 200 o a 300 km. por hora. Y eso que todos ellos habrán visto en sus televisores esos convoyes japoneses espachurrados a 300 km. por hora, lo cual desde luego es lo más natural que le puede pasar a una cosa que se mueve a esa velocidad, además, conducida por simples especímenes de esta especie de primates que venimos al mundo más bien organizados para andar a un paso más sereno que éste. Hemos de preguntarnos de dónde les viene esa locura de querer andar por el mundo a esas velocidades demenciales, que superan con mucho la capacidad de reacción de cualquier bípedo de nuestra especie, cómo se les ha metido en la cabeza esa idea de que la velocidad es algo bueno, que es algo deseable, más deseable hasta incluso que la propia comodidad y hasta más que el aire que uno respira: ¿a dónde se creen ellos que tienen que ir con tanta prisa? La respuesta más clara y más sincera me parece que la da la misma propaganda de la Renfe, aquélla que supongo que todos habréis visto, ésa con la que pregonan justamente ese invento infame del tren de alta velocidad y que decía, si bien lo recuerdo, “Vamos al futuro” y “¿te subes?”... o algo por el estilo, alguna chorrada por el estilo. “Vamos al futuro” es una consigna infame, pero no por eso menos reveladora. Y es que a veces la propia propaganda de los aparatos del poder no voy a decir que tiene un arranque de sinceridad, pero sí un exceso de confianza en sí misma: llega a declarar abierta y descaradamente sus verdaderas intenciones, y deja como al desnudo la verdad de su mentira con una franqueza brutal y por eso mismo iluminadora.

Se trata, pues, de ir al futuro. Supongo que a nadie se le oculta que bajo este régimen de desarrollo avanzado que soportamos el procedimiento general para no vivir es justamente éste: vivir [en] el futuro, estar yendo al futuro siempre. Éste es el primer mandamiento del régimen. Cada uno tiene que tener un futuro. Tiene que saber a dónde va para que todos juntos marchemos hacia el futuro del país o hacia el futuro de la humanidad, con todos los sacrificios que eso requiera de vidas y de tierras inmoladas en el trabajo, en las guerras, en las autovías... lo mismo da. El fin, la meta futura, justifica todos los medios y todos los destrozos, todas las barbaridades que hagan falta, pues justamente para eso se la ha inventado. Por eso la fe en el futuro es absolutamente esencial para el régimen: en primer lugar, para el estado mismo y el capital, para los políticos, los tecnócratas los burócratas, los ejecutivos de la empresa y del estado, que, claro, ¿qué harían ellos si no hicieran proyectos de futuro, sin proyectos faraónicos para el año dos mil tantos, sin cálculos de rentabilidad futura ni planes de reestructuración de lo que sea, sin la promesa de un bienestar futuro en nombre del cual puedan seguir arrasando tierras y ciudades, deshaciendo lo que estaba bien hecho y hasta lo que estaba mal hecho para rehacerlo todavía peor?. Sin eso ningún estado, ningún gobierno, ninguna empresa se aguantarían en pie ni una semana. Y, lo mismo que para el estado y la empresa, esa fe en el futuro es necesaria igualmente para el individuo, para el individuo, que no en vano es la institución nuclear del régimen, el átomo personal de cuya suma o conjunto se componen los mercados y los estados con sus mayorías y sus minorías democráticas.

Por eso cada uno tiene que creer en su futuro personal, asumir que de lo que se trata en la vida es de asegurarse un futuro y saber qué quiere y a dónde va, porque se sabe que sin esa fe sería muy difícil que alguien fuera capaz de aguantar dócilmente toda la idiotez y todo el aburrimiento mortal del trabajo o del televisor o de la discoteca o de los traslados en automóvil o de cualquiera que sea el trámite que le haya tocado en suerte. Y no digo ya para ir progresando en los negocios de uno y creciendo en el escalafón administrativo de la empresa y el estado: para eso evidentemente hace falta todavía un grado mucho mayor de fe o, como dicen los ejecutivos, de visión de futuro; de manera que, como regla general, podemos decir que cuanto más fe tenga uno en el futuro, cuanto mayor el grado de idiotez y de sumisión con que se lo crea, tanto mayores probabilidades tiene de ascender en la jerarquía.

Eso parece ser la ley general. Y la confirma mejor que nada el asunto del que estamos hablando, el de los transportes de alta velocidad, cuyos principales creyentes, como sabéis desde luego, los más embobados por el invento, son justamente los ejecutivos de las empresas y del estado, que son los que más prisa tienen por llegar adonde sea, y, por regla general, tantas más prisas cuanto más elevados los puestos que ocupan.

Supongo que sería más que inútil que siga mencionando más ejemplos. Más bien quisiera que veamos más de cerca en qué consiste ese procedimiento de ir al futuro. Se trata en primer lugar de fijar una meta adonde hay que llegar, de fijar una finalidad, un ideal que se debe realizar en el futuro. Y esa meta se impone invariablemente desde arriba, desde las instancias superiores de la persona o de la sociedad. Para eso los gobiernos y las empresas tienen sus expertos y sus especialistas en futuros que saben perfectamente bien cuál va a ser la demanda de transporte y de energía de aquí a veinte años o el balance de cuentas de la seguridad social en el año dos mil cincuenta, con una certeza profética ante la que el profano se queda pasmado de admiración; más o menos de la misma manera, supongo, que en otros tiempos sus antepasados ante el hechicero de la tribu o ante los profetas o los augures que leían el desenlace de la batalla de mañana en el vuelo de las aves o en las entrañas de la bestia sacrificada, o los astrólogos que en siglos más recientes solían acompañar a los príncipes y a sus ejércitos. A tal punto parece ser la previsión del futuro uno de los atributos y prestigios más indispensables del poder desde sus formas más primitivas o arcaicas hasta las más modernas y avanzadas. Y que nadie vaya a creer que esa pretensión de saber el futuro haya ganado mucho en acierto y exactitud desde que se ha convertido de superstición en ciencia; pues por lo que se ve por lo menos en los resultados, desde los más estrepitosos como la invasión de Irak hasta los más triviales como los cálculos de rentabilidad de las redes de transporte, pues no parece que haya avanzado mucho en cuanto a fiabilidad y acierto de sus previsiones desde los tiempos del oráculo de Delfos o desde los astrólogos. Si se ha progresado en algo, será en el grado inaudito de su despotismo, en la invasión de la vida entera por la obsesión por el futuro y la concomitante demanda de previsiones y de agüeros. Hasta tal punto que a todo quisqui se le exige que esté pendiente en todo momento de controles médicos preventivos y de cursillos de reciclaje profesional en función de la evolución prevista de los mercados laborales y demás futuridades (a menos

que prefieran atenerse al horóscopo al viejo estilo, que por lo menos es un poco menos molesto y sirve más o menos para lo mismo).

Fijaos bien que esa idea del futuro, mirándolo bien, es una idea profundamente paradójica. Porque hablar de futuro supone sin más tomar por real y tratar como si estuviera hecho lo que por definición no está hecho todavía. Es así de sencillo. Supone hablar de lo que aún está por hacerse como si ya estuviera hecho y, por tanto, como si fuese algo que se puede saber con mayor o menor certeza. Esa paradoja sencilla explica todos los fracasos de los agoreros y de los astrólogos y de los economistas y demás agoreros del futuro. Explica también que, si alguna vez aciertan y si no es de pura casualidad, como suele ser las más de las veces que eso ocurre, será porque era la suya la que los anglosajones llaman una “self-fulfilling prophecy”, una profecía que se hace cumplir a sí misma en cuanto que lo gran persuadir a quienes la oigan de hacer que pase justamente lo que se les había dicho que tenía que pasar.

Éste es desde luego el ideal al que todo el poder aspira con todos sus planes y sus proyectos: la previsión perfecta, la planificación perfecta, el estado perfecto. En realidad, por supuesto, eso nunca se alcanza, ni tampoco hace falta tener ningún miedo de que algún día lo consigan. No lo consiguen nunca. Creo que lo que pasa es más bien lo contrario, que todo intento de planificación y de ordenación desde arriba enseguida produce invariablemente mucho más caos y más desorden que el que había antes. Los estropicios imprevistos siempre superan con mucho los resultados conseguidos. Eso muy bien lo muestran las obras de construcción del AVE por Barcelona, que por el momento han llevado al derrumbe total de todo el transporte de cercanías con miles de pasajeros abandonados en las estaciones, trasbordados en autocares que vienen a sustituir a los trenes que ya no circulan y que a su vez van atiborrando las carreteras de acceso hasta provocar una situación de atasco permanente; en fin, ese caos, ese lío descomunal del que todos os habréis enterado por los periódicos.

Pero tampoco les importa mucho a los gobiernos y a las empresas; porque caos y desbarajuste enseguida justifican media docena más de proyectos de futuro para dejarlo todo bien arreglado; porque de eso vive la economía, vive el estado. No les hace falta que los planes se cumplan ni que el ideal se haga realidad alguna vez, pues basta con que la masa de individuos siga creyendo que allá arriba hay alguien que sabe adónde vamos, para seguir creyendo que vamos a alguna parte. Porque los planes de futuro en definitiva no están para que sean cumplidos algún día, sino que están para estar cumpliéndose eternamente. Si no, ¿para qué seguirían haciendo falta los planificadores?

Bien, pero vayamos a lo que íbamos. A ver qué es eso de ir al futuro. Pues bien, el primer efecto de esa imposición de futuro, esa actitud que da por hecho lo que aún está por hacerse, es la creación de un tiempo vacío. Porque, desde el momento en que me fijo una meta donde llegar en el futuro, estoy fijando con eso mismo también un trecho de tiempo vacío, de tiempo muerto, un tiempo en que no pasará nada, nada más de lo que ya estaba previsto que tenía que pasar. Ya sabemos que éste es un ideal que en realidad nunca se cumple más que muy

aproximadamente; pero es el ideal al que se aspira: a que no pase nada más que lo previsto, a que no se haga más que lo que idealmente ya estaba hecho de antemano para llegar a la meta lo antes posible. [Temen que...] Cuando se trata de eso, lo único que importa es llegar cuanto antes posible. Lo que haya por medio se convierte en un mero trámite que hay que despachar lo más rápidamente que se pueda. Conseguir que pase el tiempo: éste es el truco esencial del poder. Cambiarnos la vida por la realización esencial de futuros, por tiempo vacío.

Desde luego, allá donde digo 'tiempo vacío' podríamos también decir 'trabajo'. Porque 'trabajo' es el caso por excelencia del tiempo vacío, de una actividad que no tiene otro sentido que el cumplimiento del fin futuro, la realización de la idea que se había fijado de antemano, una actividad que por lo demás no tiene ninguna gracia ni interés en sí misma. De manera que cualquier otra forma de tiempo vacío viene a ser nada más que otra forma más o menos velada de trabajo. Y podremos decir también dinero, recordando muy sumariamente aquel descubrimiento de Carlos Marx de que eso que en verdad se cuenta con las monedas y con los billetes de banco, eso que los economistas llaman el valor de cambio, no es otra cosa que el tiempo de trabajo, el tiempo de trabajo que se ha gastado en los productos. De manera que el dinero, la verdadera esencia del dinero, viene a consistir nada más que en tiempo, en tiempo vacío y sometido al futuro.

Era en eso justamente en lo que esta forma moderna y totalitaria de dinero que es el capital se distingue de otras formas de dinero más primitivas. Desde que el dinero ha dejado de ser una cosa que se intercambiaba por otras cosas y ha pasado a ser tiempo, desde que la vida misma de la gente se ha convertido en dinero, resulta que con eso mismo el dinero ha adquirido todas las propiedades de los seres vivos: crece, se reproduce, se alimenta devorando vidas y riquezas, tiene sus necesidades, sus exigencias, sus caprichos, sus achaques y sus crisis, y sobre todo tiene prisa siempre. Tiene prisas por multiplicarse, por convertirse siempre en cada vez más dinero, en más y más dinero. En una palabra: se ha convertido en capital, en dinero viviente. Eso hasta los economistas lo admiten como sin querer cuando hablan del comportamiento de la economía que tanto les cuesta predecir o incluso de la salud o la enfermedad de la economía y cosas por el estilo.

En efecto, aquí la cosa no tiene mucho misterio, después de lo que acabo de decir. Porque esa vida propia de la economía, del dinero, del capital, está hecha sin más del dinero que le están quitando a la gente por el procedimiento mencionado de convertirla [de convertir su vida] en tiempo muerto, en tiempo vacío, en vida del dinero. Supongo que con eso ya se entiende algo mejor lo que es eso de vivir en futuro. El dinero es esencialmente futuro, pues el dinero, desde que se hizo capital, padece esa necesidad constante de acrecentarse y de convertirse cada vez en más dinero y cada vez más deprisa, que es la necesidad que mueve a las empresas, a los estados, a los individuos, todos embarcados en esa carrera enloquecida hacia el futuro que les impone la necesidad de dinero. Esa necesidad del dinero quiere decir la necesidad que tienen ellos del dinero o, más bien, la necesidad que el dinero tiene de ellos.

Pues lo que sucede es que esa condición de tiempo vacío sometido al futuro, que era propia y característica del tiempo de trabajo, hoy en día ya lo abarca casi todo. Casi todo es trabajo: no sólo los tiempos de traslado de ida y vuelta del trabajo propiamente dicho, que ya desde siempre era evidente por lo menos para los que los sufrían que era un tiempo de trabajo no pagado por el patrón, sino también, y más que ninguna otra cosa, lo que se vende mentirosamente bajo nombre de ocio o de tiempo libre, desde las horas de televisión o de discotecas, del turismo... lo mismo da: es tiempo vacío, tiempo vendido al futuro, tiempo en que no pasa nada. Y como es un tiempo muerto, vacío, hay que llenarlo con cualquier cosa, con películas, con cigarrillos, con actividades culturales, o actividades lúdicas como dicen ahora... con cualquier cosa que sirva para llenar ese vacío de vida, para tapar ese vacío, para aburrirse sin notarlo demasiado. Eso es lo que se suele llamar diversión o entretenimiento o de otra manera: son otras tantas formas de tiempo vacío, de trabajo, más o menos encubierto [y formas de obligar a trabajar a destajo –añadimos los transcritores– a innumerables legiones de camareros o empleados de la hostelería, de los espectáculos, el arte, el deporte y la cultura, de las agencias de viajes, o de miles de otros “servicios” o “vicios” recomendados].

El caso del tren y de cómo lo han estropeado es un ejemplo muy elocuente de eso. Porque, en el momento en el que de lo que se trata es simplemente de llegar a la meta lo antes posible, ya está claro que lo que pasa en el trecho que está por medio ha dejado ya de tener cualquier gracia o cualquier interés en sí mismo: se ha convertido simplemente en un mero trámite que hay que despachar para llegar a la meta futura; se ha convertido en otra forma de trabajo. El tren de alta velocidad que ahora se nos viene encima es sólo la consecuencia lógica de eso. Nos están quitando ese deleite de ir en tren, y ahora el ir en tren es un trabajo, es un trámite porque hay que ir al futuro. Y eso, dicho en plata, quiere decir que hay que pasarlo mal. Hay que sufrir, hay que sacrificarse, hay que aburrirse, tragar tiempo muerto para que el dinero pueda vivir en lugar de nosotros.

Eso hasta los mismos forofos de la alta velocidad lo admiten cuando cantan las alabanzas del invento: “¡Qué comodidad, qué alivio: he llegado a Madrid en tres horas nada más!”. Bueno, ya están dando por descontado sin más, como si fuera la cosa más evidente del mundo, que eso de estar en un tren tiene que ser por fuerza una situación penosa, desagradable y aburrida a más no poder, en la que sólo se puede desear que se acabe cuanto antes mejor. Porque si no, si estuvieran a gusto en esos bólidos, pues no tendrían tantas prisas por volver a bajarse. Si no, no se entiende. Y ahí está la cuestión: que se quiere asumir que el uso del tren tiene que ser un trabajo, como por otra parte lo había sido desde siempre viajar en automóvil.

Eso sí que ha sido un trabajo desde siempre. Pero parece ser que el imperio del automóvil no puede tolerar esa competencia del ferrocarril, que, con su comodidad y su eficacia, por el sólo hecho de seguir funcionando, denunciaba por sí mismo ese fastidio y esa idiotez del automóvil personal, ese sufrimiento inútil del automovilista, con la tensión y hasta la propia vida pendiente constantemente de las señales de tráfico, de los adelantos, de los atascos, del taquímetro, del gasoli-

nómetro, y de toda la maquinaria. Cuando en el ferrocarril bastaba con un operario o dos que se encargaban de esa faena de conducir para que algunos centenares de pasajeros pudieran entre tanto dedicarse tranquilamente a mirar por la ventanilla o a leer o a conversar o a comer o a pasearse por los pasillos o a lo que les diera la gana.

Parece como si eso fuera un escarnio intolerable para el automovilista y sobre todo para las industrias automovilísticas y petroleras y los gobiernos a su servicio. De manera que tuvieron que eliminar esa competencia, tratando con todos los medios de convertir el tren en una cosa casi tan penosa y tan aburrida y, con esa demencia de la alta velocidad, ya casi igual de peligrosa que el automóvil personal.

Pues así que se trataba de eso: de convertir el viajar en un trabajo, en un aburrimiento, en tiempo vacío. Tan vacío, que por lo visto hay que rellenarlo con ese otro invento que son las pantallas de vídeo en los vagones para entretener al personal, que es la confesión más clara del aburrimiento. Tanto más descarada si recordamos (aunque ya muchos de los pasajeros ahora parece que ni se acuerdan de eso) que la gracia del viaje, del viajar en tren sobre todo, era precisamente ésa de ver otras tierras, campos y ciudades, ese deleite que se le ofrecía a la vista con la variación continua de ambientes, de colores, de aires y de tonos. Pues nada: ya por lo visto eso no se considera lo bastante interesante como para merecer la atención de los señores pasajeros, cuando se cree que más vale entretenerlos con cintas de películes que lo mismo podrían ver en su casa. Pero lo cierto es, desde luego, que a esas velocidades demenciales que van esos bólidos es cada vez más difícil que se vea algo. Y también es cierto que eso que se ve por la ventanilla del tren es, por lo menos en grandes trechos de los alrededores de los conglomerados metropolitanos sobre todo, es bastante triste y bastante desolador: esa monotonía de bloques de pisos y de filas de adosados bastante uniformes, desiertos de fábricas y de almacenes, autopistas, vallas publicitarias que ocupan esas zonas que llamamos cinturones de roña de las grandes aglomeraciones y que ya va llegando cada vez más lejos, devorando los campos y los pueblos y sepultándolos bajo esa avalancha de desechos del progreso. Y para que no veamos tanto estropicio y tanta fealdad, para eso también sirven las dichas pantallas: no vaya a ser que alguien todavía sienta la tristeza de tanta destrucción y de tanta barbarie.

Está claro que esos trenes o pseudo-trenes de alta velocidad con sus pantallas de video incluidas son simplemente una parte más de ese proceso general de expulsión de las tierras y de las ciudades en nombre del futuro. Pues eso mismo que he venido razonando hasta aquí, mayormente acerca de la vida de cada uno y cómo le cambian a uno la vida por dinero, por tiempo muerto, sin ninguna utilidad ni disfrute, eso se cumple más o menos igual en lo grande, en el nivel macroeconómico de las grandes empresas y de los gobiernos que están a su servicio. Se cumple la misma ley del despilfarro, el mismo mandamiento de destruir lo que era vida y riqueza y dejarlo convertido en futuro, en vida del dinero y del capital, que es por esencia vida futura. Se trata de mover dinero, de mover unas sumas enormes de dinero, porque el dinero tiene que moverse constantemente para vivir,

porque hay que producir: hay que producir cada vez más y en menos tiempo; no porque haya una necesidad o demanda de esos productos, no porque le haga falta a alguien. Es patente ya por el hecho de que a estas alturas del desarrollo lo primero que hay que vender al consumidor, antes que el producto mismo, es la necesidad del producto, hasta tal punto que la industria productora de necesidades, la industria publicitaria es de las más boyantes y desde luego de las más inunes a cualquier crisis o recesión.

Se trata de producir no porque a alguien le haga ninguna falta o porque haya ninguna necesidad de esos productos sino simplemente porque el dinero tiene que moverse para vivir, para convertirse en cada vez más dinero. De ahí la necesidad que tienen el capital y sus estados de esos grandes proyectos de futuro sin ninguna utilidad para nadie más que lo contrario: cuanto más rematadamente inútiles, pues tanto mejor para ellos.

También de eso el tren de alta velocidad es un ejemplo estridente. Pues bien sabéis la cantidad de cosas que se podrían hacer con una parte mínima de ese gasto, para conseguir una verdadera mejora de los servicios ferroviarios. Solamente con una pequeña parte de los millones de millones que se quieren destinar a esa pifia fenomenal bastaría para reabrir todas las vías que se han cerrado durante los últimos veinticinco o treinta años por su supuesta falta de rentabilidad o construir otras nuevas hasta crear una verdadera red ferroviaria al servicio de la gente y sus necesidades, una red de trenes cómodos y baratos y razonablemente rápidos, pero no demasiado, para así poder parar en el pueblo o por el barrio por el que pase. No hace falta insistir en la utilidad que eso supone, no solamente para los viajes de la gente sino incluso para la agricultura, la ganadería, para las industrias de extracción y de elaboración asentadas en las zonas rurales... Todo eso podría insuflar vida nueva en esas regiones y comunidades abandonadas y desiertas, y con eso mismo, de paso, aligerar el exceso de población y de tráfico de las grandes aglomeraciones. Por no decir ya cuánta contaminación y cuántos miles de muertos en las autovías se evitarían con solamente sustituir algunos camiones por trenes de mercancías. Cualquiera diría que pedir eso no es nada del otro mundo, al menos nada que vaya a poner en peligro los cimientos del sistema. Y sin embargo los gobiernos y las empresas se empeñan en preferir el despilfarro más descarado, lo más patentemente inútil. Seguramente no porque se hayan equivocado en sus cálculos (sería demasiado ingenuo pensar eso: que lo hagan por simple equivocación), sino simplemente obedeciendo el principio que os decía de que lo más inútil para la gente, lo más inútil para la vida, es lo que mejor sirve para mover dinero. Y cuanto más enormes las sumas de dinero que se muevan, pues tanto mayores las cotas de inutilidad que se le exige.

Para entender eso un poco mejor, conviene que nos remontemos a los orígenes de esa fe en el futuro. Conviene recordar que el trabajo, esa forma por excelencia de dejar la vida por el futuro, había sido en el origen un invento de los religiosos, de los monjes de la Edad Media, que fueron los primeros a quienes se les ocurrió someter sus días a la tiranía de los relojes y al cumplimiento de un horario y a afanarse en producir no ya algo que fuera de provecho, sino para servir a Dios y para salvar sus almas para la vida futura. De ahí pasó el invento, al cabo de unos

siglos, a los protestantes, a los burgueses calvinistas que fueron los primeros grandes impulsores del capitalismo.

Hay un ensayo muy conocido sobre eso de Max Weber, "La ética protestante y el espíritu del capitalismo", que describe ese proceso, cómo esos primeros burgueses protestantes fueron los primeros impulsores del capitalismo, justamente porque amasaban sus fortunas no ya para gastarlas algún día y vivir como grandes señores, como habían hecho los capitalistas italianos y los grandes banqueros del renacimiento, no para gastarlas, sino para servir al Señor, para poder invertir una y otra vez lo que habían ganado, y gastando lo menos posible; porque tenían esa fe de que la verdadera vida les esperaba en el futuro; o sea, en la muerte, que es la cara verdadera de todos los futuros.

Importa observar cómo esa condición de perpetua futuridad no le viene al trabajo de su lado más obvio, del lado de la fabricación de cosas útiles, sino que le viene por el otro lado, el lado religioso. Porque está claro que cualquier fabricación de lo que sea implica un grado de previsión, de consideración previa de lo que va a ser y para qué va a servir, pero este futuro con el que tenemos que vérnoslas, este futuro que domina nuestro mundo, a todas luces ya no es la simple y más bien inocente previsión del momento en el que la faena está hecha y podemos ponernos a disfrutar del fruto de nuestros afanes, sino que es El Futuro de verdad, el futuro perpetuo: este mañana que nunca llega, que trae cada vez más futuro; ese Futuro del dinero que tiene que convertirse en cada vez más dinero, más y más sin parar nunca; ese Futuro que hace pocas generaciones todavía se llamaba Progreso y es palpable en la última fase del proceso que estamos sufriendo ahora, en nuestros días.

Porque lo cierto es que ese procedimiento de cambiar la vida por la realización de futuro puede tener cierta eficacia en las primeras fases del proceso. Pudo tener cierta eficacia en las primeras fases del proceso, no solamente en aquellas labores piadosas de los monjes medievales, sino incluso en los primeros tiempos de las industrias capitalistas, que, a pesar de toda la miseria, la explotación y el sacrificio de vidas humanas, a pesar de eso, también trajeron consigo inventos de verdadera utilidad y provecho, inventos que además de servir para el enriquecimiento de las empresas y sus propietarios también servían de paso, como sin querer, para facilitar la vida de la gente común y corriente, para hacerla más cómoda y más agradable. El ferrocarril era quizá el más ilustre de esos inventos del progreso industrial de antaño, inventos de verdadera utilidad para la gente a pesar de todo; como también lo eran la bicicleta, el telégrafo, la luz eléctrica, los cuartos de baño y algunos más.

Sin embargo ese proceso llevaba ya escrita su propia contradicción y su condena; porque a medida que, con los avances de la técnica, el trabajo necesario para producir todas las cosas útiles y agradables que hagan falta va siendo cada vez menos, ocupando cada vez a menos gente en menos horas, se impone una alternativa inexorable: o bien se aprovechan los medios técnicos que ya están disponibles para trabajar efectivamente cada vez menos, repartiendo entre todos la faena que haga falta hasta la desaparición del trabajo mismo, lo cual sería la so-

lución más razonable y de sentido común (pero tiene esa dificultad de que sería el fin del imperio del dinero, del capital, de sus empresas y sus mercados, porque para sostenerse necesitan esta expansión constante de la producción y del trabajo), o bien, por el otro lado, se intenta mantener el orden imperante del capital y de la empresa. Pero eso, evidentemente, cuando el trabajo necesario va disminuyendo cada vez más, puede hacerse solamente acrecentando el trabajo innecesario por los procedimientos que todos conocemos de sobra, o sea, la fabricación en masa de productos inútiles que a nadie le hacen falta o la producción procurando que los productos se gasten y se estropeen cuanto antes mejor... Pues, en fin, la conversión en trabajo y en producción de cosas que antes no lo eran, desde la atención de los niños y los ancianos hasta todas aquellas nuevas industrias de lo que llaman ocio, que acaban finalmente borrando cualquier distinción entre el ocio y el trabajo.

Pero, como finalmente también esas industrias de inutilidades y desechos las va causando [cansando?] la misma condena [cadena?] de la disminución progresiva del trabajo necesario, se acaba llegando a un punto en el que todo el tinglado no se sostiene ya sobre otro fundamento que no sea la pura fe en sí mismo. Por arriba el capital va retirándose de las industrias productivas y se lanza a los negocios financieros: se trasmuta en crédito, es decir, en pura fe en su valorización futura. Y por abajo cada uno creyendo en su propio futuro personal, y en que allá arriba hay personas competentes que se lo van a solucionar en el futuro, por supuesto. Y por medio, empresas faraónicas de construcciones sin ningún sentido ni utilidad, como ésa del AVE, unos proyectos cuyos beneficios multimillonarios para las empresas ya no son ni siquiera plusvalía, son simples gastos improductivos de los estados, lo mismo que lo que gastan en sus ejércitos o en mandar cohetes a los espacios. Todo con la única finalidad de, como dicen ellos, generar producción, de generar empleo, producto interior bruto, sin que nadie se atreva a preguntar para qué va a servir todo eso. Es decir que se trata simplemente de mantener finalmente la ilusión de que se está haciendo algo. En este sentido decía yo que se está haciendo patente la esencia religiosa del dinero. Este orden (más bien desorden) del capital no es tanto ya un modo de producción, como decía Marx (en este punto Marx aún se quedaba corto), sino que es más bien un modo de fe religiosa. La fe es su fundamento: que cada uno se lo tenga creído. En eso también está su debilidad. Pero por eso también podemos confiar en que al estar atacando esa fe en el futuro no estamos haciendo simplemente teoría, sino que estamos haciendo algo práctico para contribuir al derrumbe del sistema.

RESPUESTAS DE BREDLOW A ALGUNAS INTERVENCIONES

Yo no digo que el mal empieza con el AVE y que todo lo anterior era bueno, sino que el AVE es la culminación de un proceso que viene desde muy lejos. Esa obsesión por la velocidad, la incomodidad que supone la explotación del trabajo y demás, eso viene de muy lejos.....Quería decir que al menos antes, con el ferrocarril había una contrapartida, se podía sopesar qué tenía más peso, si el trabajo en las fundiciones o la comodidad misma. Lo que hoy ha cambiado, creo, es que ya no hay contrapartidas. No hay nada que sopesar, ya que las supuestas ventajas

que nos ofrecen esos objetos no son nada en comparación con la destrucción y la incomodidad que suponen para todo el mundo. (...)

Lo más abstracto es lo más complejo y lo más real. Justamente es que este proceso de reducir las cosas a su mayor nivel de abstracción no es algo que esté haciendo yo, sino algo que está haciendo el propio capital y el estado. Me recuerda cuando a Marx en algún momento le decían algunas señoras que decir que el trabajo[-ador] es simplemente una mercancía es algo muy feo, muy poco amable con los trabajadores y con su dignidad el llamarlos mercancía... pero, bueno, es la realidad: la sumisión de la vida a la abstracción.

Todo lo positivo es recuperable por el poder: se puede convertir en mercancía o en proyecto de cualquier ministerio. Como las empresas que venden ecología, sostenibilidad y progreso. Rechazar lo positivo no quiere decir no defender lo bueno.