

e. haro tecglen

contactos habidos desde entonces, Sadat ha debido obtener esta conclusión: los Estados Unidos no son capaces de implantar una paz aceptable, la Unión Soviética no es capaz de ayudar a una guerra victoriosa. Los acuerdos entre la URSS y los Estados Unidos conducen a sostener el «statu quo» en el Oriente árabe. Pero El Cairo no es capaz de soportar esa situación. Necesita una paz o una guerra. Los beneficios que Nasser esperaba obtener del enfrentamiento de bloques se han esfumado. La coexistencia se produce a costa de los árabes.

POR eso hay quien obtiene de esta evacuación velocísima la conclusión de que con ella empeoran las circunstancias. Se dice que una de las presiones que ha obtenido Sadat, y de las más fuertes, es la del Ejército, que considera que la presencia soviética sirve más para contener a Egipto en su hostilidad contra Israel que para ayudarlo a esa guerra. El Ejército no recibe las armas ofensivas que pide continuamente a la URSS para realizar una ofensiva contra Israel: pide misiles de alcance medio, pide bombarderos TU-22. No los obtiene. Mientras, Israel recibe suficiente armamento de los Estados Unidos y de otras fuentes occidentales. Uno de los grupos de presión más fuertes es el del general de Aviación Mdkur Abu Izz. Está retirado, pero tiene un prestigio importante en el Ejército y una gran fuerza política. Los grupos militares parecen creer que pueden conducir la guerra por sí mismos y por otras tácticas, otras estrategias distintas de las forzadas por el material moderno. Otros sectores estiman que, por el contrario, Egipto queda desnudo ante Israel. Sin armas y sin posibilidad de pedirlos a nadie. Se habló de que Francia estaba dispuesta a facilitarlas y a sustituir en este caso a la Unión Soviética, pero Francia ha advertido ya que mantenía su embargo sobre toda la zona. La posibilidad de que, al retirarse los soviéticos, Estados Unidos cambien de política y favorezcan un acuerdo con Israel, mediante presiones sobre el Estado judío, hay que descartarlas de momento. Estamos en un año electoral, y Nixon sabe bien —como lo sabe, claro, McGovern— no solamente el peso numeral del voto judío, sino la cantidad de opinión pública que mueven los medios de expresión judíos en el país. Ninguno de los dos se comprometerá en un plan de paz que no guste a Israel, por lo menos hasta pasado noviembre. Y aún después...

DESDE el punto de vista de los Estados Unidos, la retirada de los consejeros y de parte del material soviético es un éxito considerable, que va naturalmente a favorecer al poder actual, a Nixon. Desde hace años, Nixon insiste en que toda posibilidad de paz en la zona depende de la evacuación soviética. Aunque oficialmente en los Estados Unidos se trata de minimizar la cuestión, es un tanto que se apunta Nixon. Pero hay quien entiende que la cuestión llega más lejos y que de alguna manera los Estados Unidos tendrán que pagar por este éxito. Hay quien asegura que todo estaba ya previsto en la reciente entrevista entre Nixon y Breznev, en Moscú, y que se trata de una especie de intercambio. Estados Unidos acelerarían su retirada del Vietnam a cambio de la retirada soviética de Egipto. La simultaneidad de este suceso con las conversaciones secretas de Kissinger con Le Duc To se aduce como esta forma de intercambio, y de ahí se obtienen las consecuencias de que el caso de Egipto no es más que una pieza en un tema de política global: Sadat habría tenido un papel puramente episódico en la cuestión.

POR otra parte, no hay que obtener de ninguna manera la impresión de que la Unión Soviética se retira del Mediterráneo ni de la zona árabe. Por el contrario, se piensa que podría ahora encontrar una zona más favorable y con más posibilidades de diálogo, una zona formada por el eje Bagdad-Damasco, del que se habla desde hace algún tiempo, y que la Unión Soviética estaría más interesada por la proximidad del petróleo del golfo Pérsico que por la del canal de Suez. La Unión Soviética encontraría que los millones y millones invertidos en Egipto durante estos últimos años no han dado ningún rendimiento, ni en su beneficio ni en el del país, así tratado. Y sospecharía, en cambio, que esa misma inversión, u otra menor, en países como Siria y el Irak —si los dos llegan a formar un bloque— puede ser más rentable desde todos los puntos de vista. Habría así una zona árabe «de derechas», formada por Egipto, Libia, Sudán, una zona árabe «de izquierdas» y una feudal —las monarquías tradicionales—. Podrían de alguna forma ligarse los recientes acontecimientos de Libia a la nueva situación egipcia. Esta tesis haría pensar que Ghadafi, desaparecido durante algún tiempo y reaparecido después, formaría parte del grupo antisoviético —como, indudablemente, lo es—, que, caído en desgracia, ha vuelto a afiorar por una presión de El Cairo; Sadat ha presentado que su antisovietismo contradictorio podría llevarle a un final parecido y ha reaccionado apoyando al Ghadafi y requiriendo la retirada soviética.

ES preciso repetir aquí que no se deben buscar exageradas sutilezas a la política, y menos en zonas tan fuertemente presionadas y tan desmoralizadas como ésta. Muchas veces, los acontecimientos dependen de situaciones de lucha personal por el poder; muchas veces se rectifican apenas comenzados. Nada tendría de extraño que, pese a todo lo apuntado, Sadat cayese del poder y otro grupo tomase la iniciativa de volver a llamar a los consejeros soviéticos. Sería ya demasiado tarde.

Los Contem pora neos

PAPA VINO EN TREN

Papá había visto los anuncios en el borde de la carretera. Sus hijos los habían visto en unos cuantos sitios. Cuando, esta vez, se iba de viaje, uno de los hijos le repitió el «slogan»: «Papá, ven en tren». Papá vino en tren. Y...

Claro está que cualquier punta de humor o de ironía se embota ante la catástrofe. Claro está que nadie piensa en culpar a la RENFE, ni a unos empleados que suelen ser exactos y certeros; que todo el mundo está dispuesto a reconocer que hay un abismo entre «aquellos» trenes y «estos» trenes... Hace quizá quince, quizá veinte años, hablé en París con el humorista Paul Guth, que venía de España: «Sus ferrocarriles —me decía— son los únicos auténticos de Europa...». Los humoristas siempre sorprenden al principio. Luego, explican: «Los ferrocarriles europeos no recuerdan su verdadera naturaleza, "ferro", hierro. Se circula como sobre seda. En cambio, en España, el ruido, el salto, la sacudida, todo recuerda que es hierro de verdad...». También hace muchos años hablé con un ministro de Obras Públicas. Iba de viaje. «¿Se va usted en avión, ministro?», le pregunté por llenar un espacio vacío en la conversación. Me miró, apenado: «¿Qué más quisiera yo, hijo, qué más quisiera yo! Pero resulta que soy el ministro de Obras Públicas y me está esperando el "break" de mi Departamento. ¡Tengo que viajar en tren, y ya sabe usted cómo son nuestros trenes! Mis compañeros pueden viajar en avión, en coche. Pero yo... ¡Y se rien de mí!». Otros ministros vinieron después —aquél también hizo lo que pudo—, los trenes fueron saliendo adelante. Silva Muñoz hizo mucho por ellos (por cierto, ¿dónde está?, ¿qué hace Silva Muñoz?) y ha hecho mucho por ellos un ministro de dinamismo especial, que quizá porque no parecía destinado a ese Ministerio lo ha tomado con fuerza, energía, vigor y eficacia: Gonzalo Fernández de la Mora (no preguntamos dónde está y qué hace Fernández de la Mora: encendamos el televisor. Está allí). Ya nadie se ríe de ellos ni de nuestros trenes.

Pero no se acaba de entender bien por qué nuestros trenes pretenden reírse de los otros medios de transporte. No se acaba de entender bien por qué juegan con la muerte en los otros medios de transporte —el automóvil, el avión— para anunciar su propia comodidad. Por qué quieren ganar algo con

el terror de los demás. La muerte, ya se ve, puede estar también agazapada cerca de estación de Lebrija, cerca de cualquier cruce, de cualquier paso a nivel.

Pero, por alguna razón especial, parece que la muerte en automóvil despierta un interés mayor en casi todos los medios de información. Diríamos que esto sucede —en todos los países; el nuestro no es una excepción en ningún sentido— porque el conductor es simplemente un ciudadano, y no un agente, y el ciudadano debe ser regañado, reprimido, advertido, amonestado en todo momento, y todo momento es bueno para ejercer el paternalismo sobre él. Aparece una nueva serie en la televisión —«Stop»— sobre la cuestión del tráfico mortal. En los dos programas vistos resulta que la gente es tonta. Cualquier programa donde se vea que la gente es tonta tendrá un gran éxito: forma parte del masoquismo nacional. O del sadismo, porque siempre el tonto es el otro. En el primer programa, el protagonista era un camionero. Naturalmente, no era tonto. Un personaje de camionero nunca será tonto, ni bruto, ni malo: va en contra de una imagen nacional, con grandes cartelones publicitarios en la calle. Pero tenía un jefe que era completamente tonto. La imagen del jefe de negociado no parece defendida por nadie. Es el chupatintas. No parece un héroe del trabajo. El caso es que el gran cretino impulsa al camionero a la carretera; aun a sabiendas de que no tiene freno. Y este sufrido representante de una clase sometida a los chupatintas imbéciles va y, claro, vuelca... En otro programa es una señorita. Ya se sabe que, pese a las Cortes y a doña Belén Landáburu, predomina una imagen muy mala de la mujer que conduce. «¡Mujer tenía que ser! Una peligrosa maniobra típicamente femenina...», dice el conductor, especialmente con mala uva para molestar a su esposa, que va a su lado. Pues bien, la señorita de la televisión reunía todos los tópicos de la imbecil imaginaria, y se tiraba en marcha, y el coche seguía, y venía la catástrofe...

Resulta ya un poco cansada, un poco excesiva, toda esta campaña de responsabilizar a las víctimas. Pero resulta inquietante, sospechosa, molesta, la campaña publicitaria de otro medio de transporte. Que, ya se ve, no está exento del momento fatal. ■

POZUELO