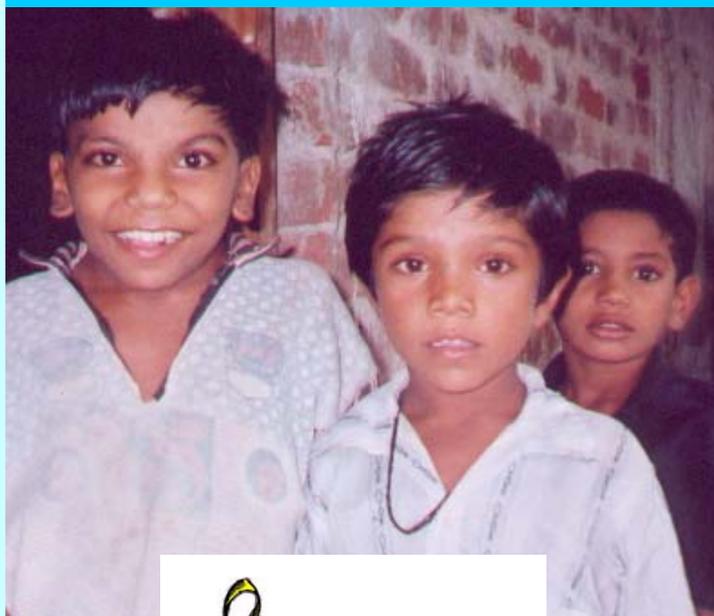


TRAYECTORIAS VITALES DE LOS  
JÓVENES COOPERANTES VASCOS

**COOPERACIÓN Y  
DESARROLLO:  
CLAVES PARA LA  
REVITALIZACIÓN DE  
LOS CONCEPTOS**



:C+D



# PREFACIO

*“Del asombro sale el pensamiento” (Platón)*

Si el fértil ingenio humano hubiera inventado el “harriduragailua”, una suerte de instrumento para medir la capacidad de asombro de una generación a otra, probablemente aun cuando el teléfono, el aeroplano, el ordenador, la navegación espacial, entre otros, entrarían en la lista de los cuarenta principales de la Edad Contemporánea, ninguno de ellos sobrepasaría la marca, y por tanto, ninguno de ellos arrebataría la primacía al invento, que hace dos siglos exactos (1804) Vivian y Trevithick audazmente concibieron, y que hoy conocemos con el nombre de ferrocarril.

En una historia del ferrocarril escrita, no desde el ángulo tecnológico, sino desde la historia de las mentalidades, describiríamos, y volveríamos a descubrir, lo que supuso para nuestros antepasados situados tierra adentro, la apertura de ese camino de hierro que, como un ingenio hercúleo o prometeico, concebido en unas magnitudes tan gigantescas que mediante él el hombre parecía enmendarle la plana a la naturaleza, lugares a desmano y borrados de la ruta natural de las comunicaciones, se convertían de pronto en puertos, encrucijadas o rutas de paso por las que propulsar viajeros y mercancías, y con ellos y sobre ellos, impulsar los más atrevidos de los sueños de esas pequeñas sociedades rurales que habían vivido durante siglos, y en no pocos casos, languidecido, encerradas en sí mismas.



Tan grande era el entusiasmo que la llegada del ferrocarril trajo a estos parajes varados tierra adentro, que de las aldeas y pueblos en torno a la línea férrea se veían todos los días, al cesar sus labores, salir multitud de vecinos que igual se hacían cada tarde cinco o seis kilómetros para seguir los pasos de los obreros en su tarea de construcción de la vía de hierro.



La concesión de una línea férrea que tocaba con su trazado la propia localidad, era motivo de más jolgorio y dispendio, hablando en términos relativos, y no absolutos, que el que hoy día provoca la elección de una ciudad como villa olímpica, con la diferencia además de que mientras el acontecimiento olímpico “discrimina positivamente” a la ciudad durante y entre las olimpiadas (mientras se construyen los resortes deportivos que la albergarán), nuestros predecesores (y nuestros contemporáneos, con un reflejo heredado, en lo que se refiere al tren de alta velocidad) sentían que todo el status que los pueblos,



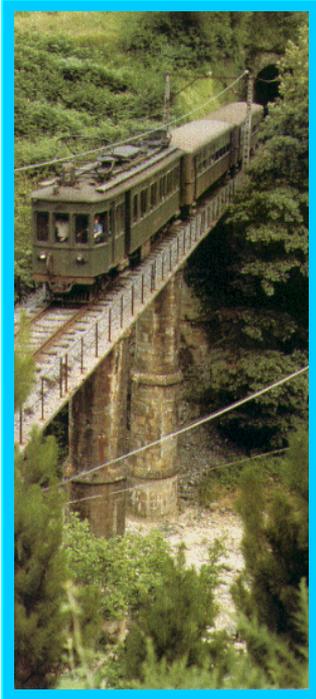
ciudades y villas habían laboriosamente disputado y acumulado durante los siglos precedentes, quedaba neutralizado (para bien o para mal) por la presencia o ausencia de la estación de ferrocarril.

Un capítulo especial dentro de esa historia ocuparán, u ocuparían, localidades cuya demografía, prosperidad, a veces incluso cuya misma existencia o supervivencia, se debió a su condición de quedar constituidas como eso que se llamó “nudo ferroviario”. Estas localidades, mentadas en los letreros identificativos del trazado, cuanto del trayecto de los propios trenes, adquirirían dentro del “universo ferroviario” una resonancia mítica. Lo curioso en alguno de estos casos es el contraste entre esa relevancia ferroviaria, y la pequeñez, y el olvido secular en todas las demás facetas administrativas, económicas o culturales que las había caracterizado. Quiero centrarme ahora en ese contraste, dentro del esbozo de incisión en la historia de las mentalidades que estoy intentando trazar.



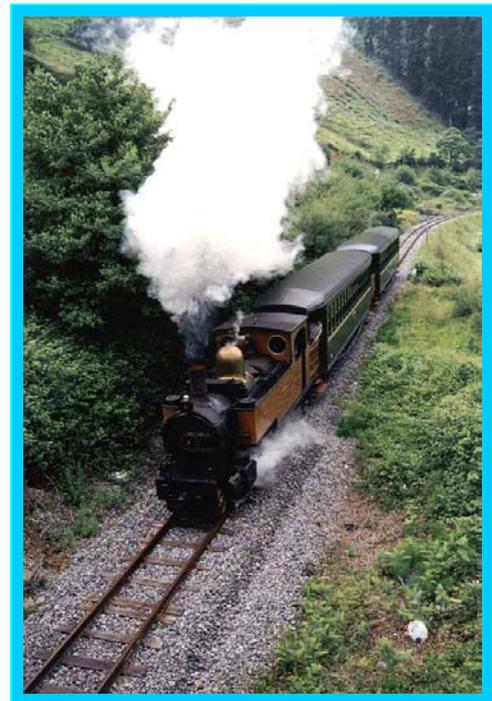


Pensemos que las sociedades rurales, cerradas en sí mismas, no se caracterizan precisamente por un despliegue de conocimiento del mapamundi. Para el labriego, payés o baserritara que, siguiendo ese plus ultra que en toda época impele a individuos en estado de necesidad a romper todas las amarras con la tierra donde nacieron para buscar la fortuna allí donde le han dicho que se encuentra, la diferencia entre América y La Rochelle o Bilbao, sólo se despeja cuando han llegado a Bilbao a La Rochelle. La diferencia entre, América y La Habana, Valparaíso, Buenos Aires, Caracas-que es la diferencia entre el conteniente y una pizca de su contenido-, sólo cuando han llegado a estos destinos. Para un subsahariano que espera la patera que le cruzará el Estrecho, no hay tampoco mucha diferencia todavía entre hacer las Europas y el puesto de baratijas que acabará teniendo en el mercadillo de una localidad costera alicantina. O hay toda la diferencia que en términos aristotélicos existe entre la potencia y el acto. Quiero decir con esto que puedo comprender la sorpresa de ese emigrante nuestro de antaño cuando llega, pongamos por ejemplo a Alsasua, y se da cuenta que Alsasua no es mas que el punto de partida o hacia Hendaya o hacia Pamplona o hacia Madrid. Que llega a Pasajes, a Portugaleta o a Bayona, y descubre que pesar del cansancio, a pesar de la “harridura” acumulada, no son el destino todavía, sino el simple punto de partida y el simple aperitivo para la verdadera aventura que empieza al embarcarse desde allí para esa cosa que de pronto se vuelve una Meca enorme, promiscua, abigarrada, como la de las gentes que esperan como él en el malecón la llegada del barco, y que teniendo un nombre común para todos -América- esconde para cado uno, en lo profundo, el más íntimo y recóndito de sus sueños.



Si en lugar de aplicar el “asombrómetro” a la Edad Contemporánea, lo aplicáramos a toda la historia humana ¿sabría el lector que invento se llevaría la palma? El lenguaje. Es un invento tan asombroso, que no hay cosmogonía humana que no le atribuya un origen divino.

Estamos hablando, pues, del ferrocarril y de las mentalidades porque resultan la analogía fértil que nos permite entender lo que ocurre con las palabras: todas son instrumentos de comunicación, pero algunas, como el ferrocarril son vías de comunicación, otras como los trenes, son vehículos de comunicación, otras son estaciones, y aún entre éstas las hay principales y secundarias, de parada obligada, restringida, opcional o incluso apeaderos en donde a veces ya sólo para el olvido. Pero cada época tiene algunas que se convierten, por eso que los franceses llaman “l’esprit de son temp”, en nudos de comunicación. Como ellos se tornan, inicialmente, en Eldorado mítico en el que las sociedades cifran, inicialmente también, la solución de las tensiones y las contradicciones que las abruman, como por ejemplo, los desequilibrios demográficos, las tensiones sociales, las injusticias económicas.





Lo que ocurre es que estos nudos de comunicación, en cada época, han de ser identificados primero, y recorridos después. Y hay que recorrerlos, llegar a ellos, para poder darse cuenta de que no son la meta que ingenuamente soñábamos mientras musitábamos su nombre en la distancia, sino el punto de partida para la verdadera meta que está detrás del gran viaje que comienza después de haber llegado hasta ahí.

El trabajo que presentamos cumple, con creces, la función de identificar y recorrer lo que sin duda van a ser dos de los nudos de comunicación del siglo XXI: cooperación y desarrollo.. Permite con ello entender el camino que ha trazado la sociedad en general y el Programa de Juventud Vasca Cooperante en concreto, para llegar hasta aquí. Y permite, y eso es lo más interesante, disolver ese logro en un sueño mayor representado por la perspectiva del viaje que se abre a la imaginación cuando llegamos al lugar que imaginamos como meta, pero que descubrimos como la encrucijada en donde el horizonte se ensancha.

Creo que es mérito de la obra- de sus autores, impulsores y viajeros protagonistas- no sólo el poder reconocer esa trayectoria, que tantos jalonaron con pico y pala, y tantos otros jalearon acompañando a los obreros que abrían vía; , no sólo proponer un horizonte más ancho, más abierto, más despejado que el que nos puso en marcha hasta aquí, sino también permitir añadir al imaginario “asombrómetro” un “(psicosocio)movímetro”, es decir, proporcionarnos un instrumento de objetivación (personal y social) que nos permita saber si estamos en marcha o parados hacia dicho horizonte; si estamos en marcha guiando el tren o dejándonos llevar tranquilamente, sentados y mirando por la



ventanilla; si estamos parados esperando una nueva conexión, viendo al tren pasar, ayudando a los viajeros a subir o bajarse desde el andén u oxidándonos lentamente en alguna vía muerta; y, “last but no least”, que nos permite saber, cuando estamos en marcha entre estos dos nudos de comunicación, en cuál de las dos direcciones nos movemos.

Pero un nudo es, de acuerdo a la definición que de él nos da el diccionario, “un lazo que se estrecha y cierra, de modo que difícilmente se pueda soltar por sí solo”, y también “la aflicción o congoja que impide el explicarse o el hablar”. Por eso ,curiosa y paradójicamente, porque las analogías también tienen su límite, el destino último que le deseamos a este trabajo es que, convirtiéndose en punto de enlace (en sentido común) de gentes de toda edad, condición y procedencia, que buscan el mismo nuevo horizonte, contribuya a desatar, a desahogar, a desaguar, los nudos que nos atragantan y, ya en la cubierta del barco o en el estribo del tren, que nos conduce hacia lo Otro y hacia los otros, como a los jóvenes protagonistas de este relato, con la garganta clara y despejada, abierta al aroma del salitre o de la tierra mojada, y las lágrimas liberadoras enjugadas por el cierzo recio de la sierra o el viento puro de la mar, nos permita abrir camino a la voz del corazón.

*José María Sánchez Carrión  
Doctor en Lingüística*

