
Sobre la crisi de l'automòbil i la seva possible superació

Blai Dalmau

Resum: En aquest article s'argumenta, en primer lloc, que la implantació massiva de l'automòbil i la supressió d'altres mitjans de transport que s'ha produït en els darrers cent anys no respon a criteris racionals ni a la voluntat real de la ciutadania, sinó a les dinàmiques de creixement econòmic intrínseques al sistema de l'economia de mercat i als interessos de les elits transnacionals que controlen aquest sistema. En segon lloc, s'apunta a la necessitat de refer la societat sobre unes noves estructures institucionals i uns nous valors, inspirats en la veritable democràcia, tal com suggereix el projecte de la Democràcia Inclusiva, per tal de sortir de la crisi multidimensional en general i, en particular, construir uns mitjans de transport ecològics, segurs, funcionals, saludables i eficients.

La crisi de l'automòbil

La constant expansió de l'automòbil de carburació i l'impediment i arraconament d'altres mitjans de transport útils, processos que s'han desplegat arreu del món durant el segle XX, han conduït al que avui podem anomenar la crisi de l'automòbil: aquest mitjà de transport s'està demostrant cada cop més antitètic a l'interès general, doncs resulta altament perjudicial des de diversos punts de vista. Front a qualsevol crisi el primer que cal és analitzar els seus principals efectes. Així doncs, disposem-nos a examinar breument les repercussions socials, vitals, econòmiques, funcionals, psicològiques, biològiques, energètiques i ecològiques de la implantació massiva de l'automòbil.

Socials. En la gran majoria de les ciutats actuals no existeix gairebé ni un sol angle des del qual no siguin visibles els cotxes, fins al punt que els carrers s'han convertit en simples arteries del transport motoritzat. La conquesta de l'espai públic per part de l'automòbil ha contribuït decisivament a la destrucció dels llaços socials, reduint l'espai per als vianants, convertint les ciutats en llocs hostils, assetjats per la velocitat, el soroll i el fum. En oposició a la ciutat antiga, que era concebuda com a lloc d'encontre i de realització de la essència racional humana, la ciutat contemporània, s'identifica cada cop més amb el desordre i el desencontre, amb un medi sorollós, sufocant, pudorós, inhabitable i congestionat del qual se'n vol fugir el més aviat possible. La invasió dels automòbils juga un paper significatiu en aquesta transmutació de les connotacions de la ciutat. En les urbs contemporànies, tal com observa Appleyard, el tràfic "domina l'espai del carrer, penetra als habitatges, dissuadeix les relacions de veïnatge, impedeix el joc de carrer, interfereix la intimitat de les llars, estén la pols, els fums, el soroll i la brutícia, obliga a rígids controls del comportament dels nens, foragita a la gent gran i mata o fereix cada any a un bon nombre de ciutadans" (1). André Gorz assenyala que una vegada que els cotxes han "assassinat a la ciutat", es tornen necessaris més cotxes i més veloços per escapar per les autopistes a les afores: "Es tracta d'un impecable argument circular: obtinguem més cotxes per poder escapar de

la destrucció causada pels cotxes" (2).

Vitals. La massificació del transport motoritzat és una seriosa amenaça per a la vida humana. Tot i les millores en matèria de seguretat, l'índex de sinistralitat de l'automòbil continua sense tenir parangó: viatjar en cotxe és aproximadament 44 vegades més perillós que fer-ho amb altres mitjans de transport (3). Cada any, milers de joves, pares, mares i nens moren o sofreixen mutilacions, són ferits o greument traumatitzats per accidents de carretera. Aquest horror pren magnituds que sobrepassen amb escreix les principals catàstrofes bèl·liques: entre 1913 i 1976 als Estats Units, la xifra de morts a les carreteres és més de tres vegades superior al número de nord-americans morts en totes les guerres en les que ha participat Estats Units. (4) El sofriment que això ocasiona és incommensurable ja que qualsevol accident que mereixi dos línies al diari comporta una història posterior que es viu en un silenci relatiu, possiblement anys de dolor, tristesa i dol.

Econòmiques. L'economista E.J. Mishan, una autoritat en les tècniques conegudes com d'anàlisi de cost i benefici, va arribar a la conclusió que la implantació massiva de l'automòbil particular és un dels grans desastres que han succeït a la raça humana" (5). A part de la mortaldat indiscriminada que ocasiona i els seus innumerables costos socials, una altra consideració de Mishan era la pesada càrrega econòmica que el cotxe imposa a la comunitat. En efecte, l'automòbil de carburació requereix grans quantitats de treball humà i recursos materials que no són compensats per un alt rendiment. Pel que fa al transport de productes, per exemple, els centenars de camions i els seus respectius xofers que circulen diàriament per qualsevol autovia suposen unes despeses humanes, econòmiques i energètiques que podrien ser notablement reduïdes, sense cap problema, amb l'ús de ferrocarrils (6). Pel que fa al transport de persones, tal com observava Ivan Illich a la dècada dels anys 1970, l'automòbil és el principal xuclatemp de la vida moderna. En efecte, el nord-americà mitjà ha de dedicar unes 1600 hores a l'any al seu automòbil: assegut al seu interior, treballant per pagar-lo, per pagar l'assegurança, per pagar les llandes, els peatges, les multes i els impostos per carreteres estatals i els aparcaments. Li dedica quatre hores al dia en que l'utilitza, s'ocupa d'ell o treballa per a ell. Però si ens preguntem quin rendiment en treu d'aquestes 1600 hores invertides, que són una estimació mínima, descobrim la ridícula eficiència de l'automòbil: en aquestes 1600 hores fa uns 10.000km, és a dir, 6km per hora. És exactament la mateixa velocitat que el caminar humà. Però mentre que en les societats no motoritzades i basades en el caminar es destina entre un 3% i un 8% del temps social als desplaçaments, l'automobilista hi consagra una quarta part del temps social del que disposa (7). Així doncs, l'a implantació massiva de l'automòbil és també absurda des del punt de vista econòmic: la relació costos/beneficis és pèssima.

Funcionals. En certes ocasions, l'automòbil pot resultar efectivament el mitjà de transport més útil i ràpid. No obstant, aquests casos són més aviat l'excepció i no la regla: degut a les congestions i embussos que ocasiona el cotxe, en moltes ciutats del món la circulació s'ha fet més lenta que en l'època dels carruatges de cavalls. La bicicleta i el tramvia són bastant més veloços que el cotxe en terreny urbà, la velocitat mitjana del qual és de 13 km/h. Per un pont de 10m d'amplada hi poden arribar a creuar 40.000 persones en una hora movent-se a 25km/h en bicicleta. Per aconseguir traslladar en cotxe la mateixa quantitat de persones a la mateixa velocitat i en el mateix temps, caldria un pont de 138m d'amplada. (8)

Psicològiques. Mentre que el tren ens permet relaxar-nos o concentrar-nos en alguna cosa deixant que el viatge es faci sol, l'automòbil ens converteix en un apèndix de la màquina, un xofer preocupat per les vicissituds de la circulació. El trànsit motoritzat provoca una translació

entorpada, tensa, perillosa i individualista, coses que sovint es tradueixen en agressivitat, angoixa o por. L'ús de la bicicleta i el ferrocarril, en canvi, permet la comunicació entre els viatgers i produeix una sensació de major fluïdesa i pau.

Biològiques. Diàriament els nostres pulmons filtren 15 quilos d'aire, i si vivim en una gran ciutat o pròxims a una carretera, aquest aire contindrà contaminants emesos pels automòbils, com el monòxid de carboni, els òxids de nitrogen, el diòxid de sofre, partícules, plom, età, formaldehid i molts altres contaminants secundaris, alguns d'ells cancerígens i casi tots perjudicials per la salut humana. Per a cada persona que mor en un accident de tràfic, tres perden la vida a causa de la contaminació emesa pels cotxes. Els gasos emesos pels automòbils provoquen la mort de 250.000 europeus cada any; l'equivalent a la població de Berna, la capital de Suïssa (9). Respirar fum d'un cotxe no causa directament la mort, però sí que desencadena i agreuja malalties respiratòries, cardiovasculars i càncer del pulmó. (10)

Energètiques. En menys d'un segle, la humanitat està consumint l'energia fòssil que el planeta terra ha produït mitjançant processos geològics de milions d'anys. L'expansió de l'automòbil és un dels principals causants d'aquest malbaratament de "l'or negre". Aquest abús creixent d'un recurs finit està comportant una dependència energètica insostenible que, tal com havien previst centenars de científics i milers de ciutadans, està començant a desencadenar una crisi econòmica de gran magnitud (11). Òbviament, la bicicleta i el ferrocarril consumeixen molta menor energia que l'automòbil, doncs són molt més eficients: un cavall de vapor és deu vegades més eficaç en una via fèrria que en una carretera, i amb la bicicleta "l'ésser humà supera el rendiment possible de qualsevol màquina i qualsevol animal evolucionat" (12).

Ecològiques. Per últim, ens queda constatar que en la greu crisi ecològica que travessem en l'actualitat l'automòbil hi juga un rol crucial. La producció d'un automòbil de 850 quilos requereix prop de dos tones equivalents de petroli, 300.000 litres d'aigua i vint vegades més matèria prima que el seu pes final. L'elaboració i transformació d'aquestes matèries primes i productes industrials (acer, alumini, cautxú, pintures, vidre i plàstic) té un enorme cost ambiental, directe e indirecte. Anualment es produeixen 40 milions d'automòbils, que en un període que rarament supera els deu anys, acabaran convertits en ferralla i residus (13). Per últim, és ben sabut que el trànsit motoritzat emet grans quantitats de diòxid de carboni que es concentren a l'atmosfera provocant un dels fenòmens més preocupants de la crisi ecològica actual: l'efecte hivernacle i el subseqüent escalfament global.

Conclusió. La implantació massiva de l'automòbil de carburació és un component important de la crisi generalitzada del món contemporani, ja que és una insensatesa que ocasiona perjudicis en la vida de totes les persones. Tal com hem suggerit, el ferrocarril, el tramvia i la bicicleta són mitjans de transport molt millors en diversos sentits (més segurs, eficients, silenciosos, econòmics, funcionals, nets, ecològics i en la gran majoria de casos més ràpids que el transport motoritzat). No obstant, com veurem continuació, és precisament el desenvolupament, realment irracional, de l'automòbil, la gasolina i la carretera el que ha impedit el desenvolupament, natural i fàcil, del ferrocarril, l'electricitat i la bicicleta.

Historia d'un despropòsit

A les contrades de Girona, Tarragona o Lleida l'edificació aclaparadora de carreteres en els darrers cinquanta anys contrasta amb la nul·la construcció de noves línies ferroviàries per als desplaçaments locals i amb *la supressió* dels carrilets que existien (14). Milers de catalans s'han

vist obligats a adquirir i utilitzar l'automòbil de carburació per recórrer trajectes que anteriorment cobria la via fèrria, i no són pocs els que han lamentat el tancament dels serveis ferroviaris (15). Així mateix, a Barcelona, com a gairebé totes les ciutats del món, fa quaranta o cinquanta anys es va procedir a la supressió dels tramvies: calia deixar espai per al trànsit motoritzat, que cada vegada conquista més superfície a la capital catalana (16). Recentment el tramvia ha reaparegut tímidament per alguns carrers de Barcelona i d'altres ciutats europees, però és un fet gairebé anecdòtic en comparació a l'aclaparadora proliferació de l'automòbil. Aquest és el veritable amo i senyor dels carrers, els paisatges i les polítiques dels governs d'arreu del món.

Igualment, a Espanya, tant les desorbitades inversions en infraestructures com la gestió urbanística han estat dirigides exclusivament a fomentar, directa o indirectament, un model de transport cada cop més basat en l'automòbil. Des de 1970 s'han abandonat una mitjana de 600 km de via fèrria cada any, mentre que la xarxa de carreteres ha crescut en 12.000 km/any. La quota de transport de mercaderies del ferrocarril ha passat del 21% al 8% i la de passatgers del 10% al 6% (17). Igual que a Catalunya, molts serveis ferroviaris s'han deixat morir sense aparent explicació, ja que milers de persones els utilitzaven i diversos estudis provaven la seva viabilitat econòmica. A diversos llocs s'han dut a terme reivindicacions per exigir la reobertura de línies ferroviàries i protestes en contra el deteriorament, encariment i reducció dels serveis ferroviaris (18).

Als Estats Units hi trobem un altre testimoni de com la proliferació de l'automòbil de carburació ha estat "fomentada" mitjançant la supressió, l'arraconament i l'impediment d'altres mitjans de transport útils. Al 1936 hi havia 40.000 tramvies en servei en aquest país; al 1949 només en quedaven 6.500, i a la dècada següent, aquesta xifra es reduiria a la meitat. Els 320.000 kilòmetres de via i els casi cinc mil milions de passatgers a l'any que tenia el tramvia a principis de segle van minvar dràsticament en qüestió de poques dècades. General Motors, amb la col·laboració d'altres empreses de la indústria de l'automòbil, exercint una pressió econòmica i política, va impulsar el desmantellament dels tramvies i la pavimentació de les vies, per convertir-les en les carreteres per on passarien les seves línies d'autobús. Dècades després, els tribunals nord-americans van dictar una ridícula sentència condemnatòria per violació de les lleis antimonopolístiques. Però el mal ja estava fet: milions d'ex-usuaris dels tramvies ja havien "decidit" recórrer a l'automòbil de carburació. (19)

Podem observar un "progrés" anàleg al continent asiàtic. A Tailàndia existia una bona xarxa de canals que permetien un transport excel·lent i flexible. Per poder introduir l'automòbil es va paraitzar tot aquest sistema perfectament net i equitatiu, i alguns dels *klongs* (canals) es van cobrir amb asfalt (20). A les ciutats xineses, des de que es va introduir la bicicleta al segle XIX, milions de ciutadans han gaudit d'aquest mitjà de transport realment útil i saludable en terreny urbà. Tanmateix, els conglomerats de la indústria automobilística han detectat en Xina un nou mercat per vendre-hi els seus productes, així que, en les darreres dècades, estan movent fils per forçar la proliferació de l'automòbil, pressionant als dirigents polítics xinesos per a que actuïn d'acord amb els seus interessos (per exemple, convertint carrers per a ciclistes en carreteres per al trànsit motoritzat) i acompanyant aquest procés d'una publicitat omnipresent que alaba l'automòbil com el preuat símbol del progrés i la llibertat per als xinesos.

Una fet generalment poc conegut és que fa cent anys la majoria de cotxes eren elèctrics. Quan la indústria automobilística va començar a prendre forma a finals del segle XIX no se sabia quin tipus de propulsió (elèctrica, gasolina, vapor) esdevindria hegemònica. A Nova York van començar a funcionar els taxis elèctrics al 1897, i al poc temps van ser habituals a altres ciutats americanes.

El cotxe elèctric presenta algunes avantatges considerables front al cotxe de carburació: no fa soroll, no contamina, s'espatlla menys, no gasta petroli i la seva fabricació suposa un cost ambiental inferior. Tanmateix, el cotxe elèctric és un altre mitjà de transport que ha estat arraconat i ocultat sistemàticament per l'acció conjunta de la indústria automobilística, les corporacions petrolieres i les institucions estatals. Un dels testimonis més clars i recents d'aquest fet es va donar a Califòrnia, on a mitjans de la dècada dels 90 els cotxes elèctrics van començar a deixar-se veure tímidament. La insuportable contaminació atmosfèrica d'aquell estat al 1990 va donar origen a una ordre per impulsar la comercialització de vehicles no contaminants (ZEV, "Zero Emission Vehicles") que havien de suposar el 10% de tots els cotxes venguts el 2003 en aquell estat. No obstant, uns pocs anys després aquesta llei va ser revocada i els EV1 (Vehicles Elèctrics) van deixar de fabricar-se; els que hi havia en circulació van ser retirats forçosament de les mans dels seus usuaris i destruïts, així com els punts de recarrega que s'havien instal·lat al llarg de tot l'estat.(21)

Així doncs, tal com hem intentat mostrar, la proliferació massiva de l'automòbil, la carretera i la gasolina generalment no ha estat una elecció voluntària i conscient de la ciutadania, sinó una imposició, implícita o explícita, de les elits polítiques i econòmiques. Tanmateix, com veurem continuació, seria equivocat atribuir aquesta imposició únicament a l'abús, la corrupció o al *mal funcionament* de les institucions de la societat actual: la causa d'arrel de crisi de l'automòbil es troba en la pròpia *naturalesa* de les institucions que s'han adoptat arreu del món en els darrers dos segles.

La naturalesa sistèmica de la crisi

En els darrers dos segles ha esdevingut hegemònic un sistema d'organització social intrínsecament orientat a maximitzar el creixement econòmic: l'economia capitalista de mercat. Dins del funcionament normal i "saludable" d'aquest sistema, la producció i el consum s'expandeixen cada any. Han d'expandir-se. Tota la lògica autorreguladora i el motor que impulsa l'economia de mercat es basen en la maximització dels beneficis empresarials, la qual cosa implica la persecució del creixement econòmic constant per augmentar la productivitat, l'eficiència i les economies d'escala. Un país o una empresa que no augmenti la competitivitat tant ràpidament com els seus congèneres, presumiblement està entrant pel camí de la dissolució o la crisi. D'aquesta manera, totes les empreses tenen l'objectiu prioritari d'incrementar els seus guanys i tots els governs s'esmercen en evitar els alentiments o sobresalts del Producte Interior Brut (PIB). L'economia sencera i cada una de les seves parts estan adherides a una dinàmica que ha estat encertadament denominada amb l'expressió de "crèixer-o-morir"(22). En cas d'aturar-se el creixement econòmic, tot el sistema entra en una crisi que desencadena greus problemes econòmics i socials. Per això, el creixement exponencial ha estat la norma en els darrers dos segles, llevat d'excepcionals períodes de crisi. (23)

D'aquesta manera, la persecució del creixement s'ha convertit en un imperatiu que determina totes les decisions importants dins del marc institucional actuals, tant en l'àmbit microeconòmic (empreses) com en el macroeconòmic (el conjunt de l'economia). Vivim en una societat tòxicomana del creixement: les corporacions multinacionals són els principals camells que proveeixen el narcòtic, el consumisme és l'extasiis tranquil·litzador i la crisi és el síndrome d'abstinència. Tanmateix, aquesta addicció està conduint a l'ésser humà a una carrera contra la biosfera i contra el sentit comú. La rapacitat de l'economia de mercat per alimentar la seva ànsia de creixement ha transformat les extraccions de la natura en depredació sistemàtica i ha propiciat que societats a escala global s'impregnin d'activitats perjudicials pel medi ambient i contraries a

l'interès general, com el transport motoritzat. En efecte, la implantació massiva d'aquest tipus de transport és un clar exemple de com s'apliquen polítiques nefastes en gairebé tots els sentits, únicament perquè resulten summament encertades des del punt de vista del creixement econòmic. El cotxe de carburació és indubtablement el mitjà de transport que més contribueix al creixement del Producte Interior Brut, i per tant, el mitjà de transport terrestre que millor concorda amb la lògica del sistema de l'economia de mercat i els interessos de les elits que controlen aquest sistema. Per això, no és d'estranyar que encara avui, quan els símptomes de la crisi de l'automòbil s'agreugen de forma preocupant, el sistema continuï promovent amb tots els seus mitjans (publicitat, urbanisme, infraestructures, subvencions a la indústria automobilística, etc.) la proliferació del transport motoritzat.

L'altra cara de la moneda de l'economia de mercat és la tendència a la concentració de poder econòmic en poques mans. Dins els marcs d'aquest sistema, la desigualtat social i la disparitat econòmica augmenten paral·lelament al PIB (24). Una cosa va associada a l'altra. Per mantenir el creixement és necessària la progressiva concentració de poder: els mitjans de producció i la riquesa en cada cop més poques mans empenyen a la majoria de persones a haver de treballar a baix preu en qualsevol cosa, i d'aquesta manera es redueixen els costos de producció i es propicia l'eficiència i el lucre empresarial. Alhora, per augmentar la concentració de poder és necessari el creixement: l'abundància de bens de consum encobreix la profunda desposseïció de la gran majoria i el desenvolupament de les forces productives proveeix d'una justificació ideològica al sistema. Òbviament, la progressiva concentració de poder fa que les resolucions que es prenguin estiguin cada cop més lluny de ser racionals i democràtiques: cada cop responen més directament als interessos parcials i lucratis d'una petita part de la societat, que adquireix cada cop més poder mediàtic, econòmic i polític per imposar la lògica sistèmica i continuar d'aquesta manera acumulant encara més poder. Així, la roda del creixement econòmic i la concentració de poder va girant i generant unes inèrcies cada cop més automàtiques i alienes la voluntat de la ciutadania, produint l'extensió i intensificació de la crisi multidimensional (25).

Un projecte per construir una nova societat

Talment com els principals problemes que corfereixen als éssers humans i al planeta avui en dia, la crisi de l'automòbil enfonsa les seves arrels, com hem vist anteriorment, en el funcionament intrínsec del sistema de l'economia de mercat/creixement i el seu complement polític, la "democràcia" representativa. Per això, la crisi de l'automòbil, com totes les demás dimensions i aspectes de la crisi generalitzada, no pot solucionar-se efectivament mitjançant polítiques unidimensionals i no-sistèmiques. És necessari eradicar i substituir el sistema d'organització social dominant en l'actualitat, amb la seva actitud inherent vers els éssers humans, tant com cap a la natura, que els converteix a ambdós en mitjans per a un fi extern: el creixement econòmic il·limitat i la concentració de poder. Un cop compremem la necessitat d'aquest canvi, és lògic que ens preguntem quina forma d'organització social pot substituir a la present -sense incórrer en misèries similars- i de quina manera podem assolir-la.

El projecte d'una nova organització per a la societat ha de sorgir de l'autoreflexió conscient i racional dels individus socials, que decideixin deixar de formar part del projecte capitalista (creixement econòmic il·limitat, expansió del mercat, concentració de poder, etc.) formulant i compartint un projecte comú per a la nova societat. A través del compromís, la reflexió i l'acció col·lectiva aquest projecte podrà realitzar-se gradualment en tots les territoris i tots els àmbits. Tanmateix, per tal de que sigui realment factible i desitjable, aquest projecte ha d'acomplir les següents condicions:

Primera. En termes generals, ha de ser el projecte d'eradicar la causa fonamental de la crisi multidimensional actual: la dinàmica del creixement econòmic i la concentració de poder. En altres paraules, ha de ser el projecte d'una societat realment democràtica i ecològica.

Segona. Ha de proveir de respostes racionals i convincents a les qüestions bàsiques que tota forma d'organització social ha de resoldre: Qui exerceix la sobirania? Com es prenen les decisions? Com es distribueix el treball i la riquesa? Com es gestiona l'àmbit social? Quins són els valors bàsics del paradigma social dominant? És necessari que el projecte d'una nova societat permeti visualitzar una estructura institucional factible i desitjable, que pugui cobrir les necessitats de tota la població i satisfer l'aspiració de llibertat d'elecció individual.

Tercera. Tal com demostra l'experiència històrica, seria impossible que una nova societat s'instaurés de la nit al dia, mitjançant un ruptura revolucionària. Es precisa un canvi progressiu, de manera que els nous valors i institucions esdevinguin gradualment hegemònics. Així doncs, el projecte per a construir una nova forma d'organització social s'ha de poder materialitzar a través d'un període de transició que vagi prefigurant el nou funcionament de manera que cada cop més persones participin en les noves institucions al adonar-se que aquestes són la veritable solució als problemes que assolen a la societat actual.

Partint de la necessitat d'acomplir aquestes tres condicions sorgeix el projecte per a una democràcia política, social, econòmica i ecològica, això és, una *Democràcia Inclusiva*. Aquesta projecte proposa una estructura institucional que *inclou* a tota la població i a tots els àmbits de la vida col·lectiva en un règim democràtic de debò, es a dir, en la distribució igualitària del poder polític i econòmic entre tots els ciutadans (26). Només amb una veritable democràcia podem assegurar que les decisions que es prenen són les que la comunitat ha trobat més convenients després d'un procés de deliberació racional i col·lectiu, en que tots els ciutadans tenen igualtat de veu i vot i, en que, per tant, els interessos parcials d'una minoria no es poden imposar als interessos generals de la majoria, com passa constantment en l'actualitat. (27)

La construcció d'aquest nou projecte de societat significa, en termes generals, iniciar un procés per reprendre col·lectivament les regnes de la política i l'economia, frenant l'automatisme del creixement i la concentració de poder que existeixen avui. Com diu Castoriadis, "necessitem, doncs, una veritable democràcia, instaurant processos de reflexió i deliberació que siguin el més amplis possible, on puguin participar els ciutadans en la seva totalitat. Això, al seu torn, no és possible més que si els ciutadans disposen d'una veritable informació, d'una veritable formació, i d'ocasions per exercir el seu judici en la pràctica". (28) La construcció d'aquest projecte de societat no és una utopia, sinó probablement la única sortida realista a la crisi generalitzada actual.

Transport i energia en una democràcia inclusiva

En una societat que tingui objectius racionals i una gestió democràtica serà factible i desitjable implantar un sistema de transport realment dissenyat per satisfer les necessitats humanes i respectar el món natural. Presumiblement, el desenvolupament d'una extensa xarxa de ferrocarrils i tramvies compatible amb l'us generalitzat de bicicletes serà una elecció en plena consonància amb l'interès general de les comunitats. També es podrien utilitzar vehicles elèctrics (cotxe, bicicleta, moto, etc.) en les ocasions en que sigui necessari i/o realment útil (29). Els mitjans de transport anti-ecològics, ineficients i perillosos com l'automòbil de carburació,

probablement desapareixeran completament o s'utilitzaran en comptades ocasions.

En el funcionament econòmic esbossat per a una democràcia inclusiva el consum i el treball es divideixen entre bàsics i no-bàsics, segons els criteris establerts democràticament per la comunitat. Així, en el marc d'aquest sistema institucional, presumiblement els mitjans de transport més importants i generalitzats com el ferrocarril, el tramvia i la bicicleta serien considerats una necessitat bàsica, és a dir, que tots els ciutadans tindrien lliure accés a aquest sistema de transport que cobriria totes les necessitats de desplaçament. Per altra banda, els mitjans de transport accessoris o complementaris, com els cotxes o motos elèctrics, podrien considerar-se dins de les necessitats no-bàsiques, és a dir, que la seva assignació aniria en funció dels vals no-bàsics que cada ciutadà vulgui gastar i hagi rebut segons el seu esforç en un sector d'activitat econòmica no-bàsica i segons el preu que tingui aquella necessitat no-bàsica en el "mercat artificial", és a dir, en funció de la relació entre oferta i demanda d'aquell bé o servei. (30) D'aquesta manera s'asseguraria que tots els ciutadans es poden desplaçar perfectament amb un sistema de transport realment públic i ecològic i, al mateix temps, que les persones disposades a treballar unes hores addicionals en el sector d'activitat no-bàsica per sufragar el cost d'utilitzar un mitjà de transport complementari poden fer-ho. Òbviament, la quantitat de vehicles elèctrics en circulació també podria ser delimitada per la comunitat segons el que es decideixi democràticament que és convenient i ecològic.

L'energia per fer funcionar aquest sistema de transport serà molt inferior a la que és necessària actualment i podrà ser produïda de forma local i descentralitzada, mitjançant les formes d'energia renovable (eòlica, solar, etc.). La implantació d'aquestes energies, en termes generals, ha estat deixada de banda pel sistema de l'economia de mercat justament perquè no són compatibles amb la concentració de poder i amb l'ansia de creixement que existeix actualment. Però una nova societat alliberada de la subordinació a les forces del mercat també podrà desenvolupar formes de produir energia de manera racional, ecològica i controlada per la comunitat.

En conclusió, la crisi de l'automòbil és una part integral de la crisi multidimensional contemporània que posa en qüestió la validesa del sistema de l'economia capitalista de mercat i la seva dinàmica de creixement econòmic i concentració de poder, juntament amb els valors corresponents d'individualisme, materialisme, competència i dominació. Dins dels marcs d'aquest sistema, el que és bo per l'economia cada cop està més lluny de ser bo per la majoria de persones i per al planeta. Per tant, la construcció d'un nou marc institucional realment democràtic, que no provoqui la multiplicació dels problemes, que no assoli a la societat i al món natural amb despropòsits executats en nom de la gestió lucrativa i del creixement econòmic, hauria d'esdevenir un dels principals objectius de totes les persones sensibles i ben intencionades del segle XXI.

NOTES

1. OLMOS, Joan; "Quien mató al coche eléctrico?"
2. GORZ, André; "The social ideology of the motorcars". Web de Reclaim the Streets.
3. SIERRA, Alberto; "La contaminación de los coches provoca tres veces más víctimas que los accidentes"

4. Aquestes xifres inclouen la guerra del Vietnam, al guerra de Corea, la Primera Guerra Mundial, la Segona Guerra Mundial, la guerra de Cuba, la guerra civil americana (ambdós bàndols), la guerra de Mèxic, la guerra de 1812 i la guerra de la Independència. ("Contra el Automòbil", Diversos autors, Virus, 1996; p.91)
5. MISHAN, E.J; The cost of economic Growth, Allen&Unwin, 1977
6. Autors diversos; Contra el automòbil; Virus, 1996
7. ILLICH, Ivan; Energia i Equitat (1974), dins de "Ivan Illich, textos escollits" a cura de Jordi Pigem.
8. ILLICH, Ivan; Energia i Equitat (1974), dins de "Ivan Illich, textos escollits" a cura de Jordi Pigem.
9. SIERRA, Alberto; "La contaminación de los coches povoca tres veces más víctimas que los accidentes"
10. Sobre el declivi de la salut humana degut a la contaminació de l'entorn i l'alimentació veure l'article "La crisi biològica i l'economia de mercat" del Dr. Koumentakis
11. "El pico del oro negro afectará de lleno al crecimiento económico, iniciándose como dice Heinberg (2007) una profunda recesión sin fondo y sin fin. Un siglo de decrecimiento económico global está a punto de empezar. Es decir, el decrecimiento del flujo energético global será un verdadero torpedo en la línea de la flotación del actual capitalismo globalizado, basado en la necesidad de crecimiento y acumulación constante. La Naturaleza, y más en concreto su geología, pondrá finalmente límite a este loco crecimiento "sin fin", y se iniciará la Era del Decrecimiento. Y esto ocurrirá muy pronto, quizás antes de 2010, o en torno a esa fecha." (R. Fernández, 2008). A partir del pic mundial del petroli, cada vegada es pot extreure menys quantitat d'aquesta energia primària i és més car fer-ho, mentre que l'economia de mercat, cada vegada en requereix més per alimentar la seva necessitat de creixement constant. Així, la contradicció entre la demanda de petroli (cada vegada major) i el subministrament (cada vegada menor) farà augmentar el preu dels carburants, i en conseqüència, dels bens de consum. Per això, el sistema capitalista global està entrant en una crisi cada vegada més profunda i crònica, deguda a la impossibilitat de mantenir el creixement econòmic infinitament: "En conjunto no hay un sustituto para el petróleo debido a su alta densidad energética, la facilidad de su manejo, la multiplicidad de sus usos y los volúmenes en que ahora lo usamos. El pico de la producción mundial de petróleo, con el consiguiente e irreversible declive, será un punto de inflexión en la historia de la Tierra cuyo impacto mundial sobrepasará todo cuanto se ha visto hasta ahora. Y es seguro que ese acontecimiento tendrá lugar durante la vida de la mayoría de las personas que viven hoy." (W. Youngquist, 2004)
12. "L'us de la bicicleta fa possible que el moviment del cos humà supere una última barrera. Li permet aprofitar l'energia metabòlica de què disposa i accelerar la locomoció al seu límit teòric. En un terreny pla, el ciclista és tres o quatre vegades més ràpid que un vianant i gasta un total de cinc vegades menys calories per quilometre que aquest. El transport d'un gram del seu cos sobre aquesta distància no li consumeix més que 0,15 calories. Amb la bicicleta, l'home supera el rendiment possible de qualsevol màquina i qualsevol animal evolucionat" (ILLICH, Ivan; Energia i Equitat (1974), dins de "Ivan Illich, textos escollits" a cura de Jordi Pigem.)
13. SANTAMARIA, José; "Un dia sin automoviles no basta"; Worl Wach n 18; i "Los mitos del progreso tècnico", Les renseignements généreux, 2006
14. Els carrilets o trens petits cobrien perfectament molts trajectes entre pobles i ciutats de Catalunya. A la província de Girona, per exemple, existien vies fèrries que comunicaven Olot, Sant Feliu de Guíxols, Banyoles i Palamós amb Girona. Entre 1956 i 1969 es van suprimir tots aquests carrilets. Els d'Olot a Girona, per exemple, tot i que eren utilitzats per unes 600.000 persones cada any, van ser fer l'últim servei al 1969. S'havien fet tres estudis per valorar la viabilitat del carrilet, però l'estat no va voler invertir els 150 milions de pessetes que feien falta per modernitzar els carrilets d'Olot i Sant Feliu de Guíxols. Els tres informes eren favorables però tot i la protesta dels Ajuntaments, el tren va desaparèixer. (Font: <http://www.xtec.es/~psalvate/proyecto/tancament.htm>).
15. Miquel Torns expressa així el seu sentiment per aquest fet: "El buit que ens ha deixat la desaparició del tren d'Olot és impossible d'omplir. Crec que tota la gent que el vam conèixer –jo sóc dels que el vaig conèixer molt poc temps– sentim el mateix: tant de bo avui el tinguéssim en servei." (font: "Quaranta anys sense el tren d'Olot, 15 de Juliol del 2009)

16. Només algunes ciutats de l'Europa continental que han preservat bona part dels seus tramvies. Bèlgica està coberta per "un sistema de tramvies d'un metro d'ample de via que es manté des de 1884". Holanda, Alemanya i Suïssa tenen xarxes de tramvies de tres vagons, silenciosos, còmodes i puntuals, en totes les seves ciutats importants. A Zurich, el *Hauptbahnhof* o estació principal "es l'eix de la ciutat i el punt central d'un sistema de tramvies l'eficàcia i la comoditat del qual fan que qualsevol altre forma de transport sembli una mica ridícula" Però aquestes són les excepcions que confirmen la regla: a la gran majoria de ciutats del món, talment com Barcelona, s'ha procedit a la supressió total dels tramvies per deixar espai a l'automòbil. ("Contra el Automovil", diversos autors, Virus; p.158)

17. C. RDOVA, Rafael; "Transporte y sostenibilidad", 2004

18. Alguns exemples són la "Plataforma en defensa del ferrocarril" o el "Foro por el Tren Via de la Plata". Aquest últim es defineix com a "un col·lectiu que lluita per la reobertura de la via de la plata, línia de ferrocarril que unia el nord amb el sud de la península, des de Xixona a Sevilla, i que va ser inexplicablement tancada l'any 1985."

19. "A partir de 1930, la companyia General Motors, que havia aconseguit el monopoli virtual per a la fabricació d'autobusos als Estats Units, va decidir que no hi hauria mercat per al transport en autobús a no ser que les ciutats nord-americanes decidissin renunciar al seu sistema de tramvies elèctrics. Sense consultar a ningú excepte al seu propi consell d'administració, General Motors va crear la filial United Cities Motor Transit, la funció de la qual, segons els posterior testimoni de una comissió judicial del senat (93^a Congrés, 2^a sessió, 1974), "era comprar empreses de tramvies elèctrics, convertir-les en línies d'autobusos de General Motors, i revendre-les a les empreses locals que estiguessin d'acord en comprar els autobusos a General Motors". Al 1949, General Motors havia aconseguit forçar l'abandonament de més de cent sistemes de tramvies –entre els que trobem línies importants de Nova York, Filadelfia, Baltimora, San Luis, Salt Lake City y (el cas més paradigmàtic) Los Angeles. [...] Per tot el país, s'havia substituït un sistema de transport de masses econòmic i eficaç, essencialment no contaminant, per un altre que resultava car, poc pràctic i especialment brut, que contaminava l'aire urbà, feia augmentar el pressupost de les ciutats, congestionava els carrers i que, finalment, va impulsar a milions de ciutadans nord-americans a viatjar en cotxes privats (conseqüència de la qual també se'n beneficiava General Motors), amb repercussions que fins i tot actualment segueixen afectant a tots els sectors de la societat. Finalment, General Motors va ser portada als tribunals per a respondre per la seva actuació. Al 1949, el Tribunal Federal de Chicago la va declarar culpable, juntament amb les companyies Firestone y Standar Oil Company, també corresponsables, de conspiració criminal i de violar la Llei de Monopolis. Se li va imposar una multa de 5000 dolars." (Human Scale, Secker & Warburg, 1980)

20. ILLICH, Ivan; Energia i Equitat (1974), dins de "Ivan Illich, textos escollits" a cura de Jordi Pigem.

21. Es pot trobar informació detallada sobre la història del cotxe elèctric i el cas del EV-1 a Internet.

22. Tant el punt de vista liberal com la perspectiva marxista han analitzat adequadament la "lògica del creixement" intrínseca a l'economia capitalista de mercat. També es pot trobar un anàlisi des del punt de vista ecològic a The Green Economy (Michel Jacob, 1991) i des de la perspectiva de la Democràcia Inclusiva a "[Es el decrecimiento compatible con la economía de mercado?](#)" (Takis Fotopoulos, 2007)

23. En efecte, tal com hem comprovat perfectament en els darrers anys, dins dels marcs del sistema actual sempre que el creixement econòmic s'ha aturat o ha entrat en recessió ha implicat una crisi econòmica amb els subseqüents efectes: augment de l'atur, de la pobresa, de la morositat, etc. No és d'estranyar doncs, que *dins dels marcs d'aquest sistema*, vetllar pel creixement econòmic constant sigui un imperatiu bàsic dels governs d'arreu del món.

24. En l'àmbit mundial, la desigualtat entre la cinquena part més pobre i la cinquena part més rica de la població ha passat de 1 a 30 a 1 a 74 en els darrers 35 anys. Dins d'un país com els Estats Units d'Amèrica, també és multiplica constantment la disparitat econòmica: al 1980 l'ingrés mitjà d'un director d'empresa era 40 vegades el salari mitjà d'un obrer; al 1990, aquest ingrés era 85 vegades més alt; i al 2003, aquest mateix ingrés es convertia en 400 vegades més alt.

25. Avui s'ha arribat a reconèixer generalment que la societat contemporània travessa per una greu crisi multidimensional. En efecte, les principals dimensions de la societat humana (dimensió econòmica, social, política i ecològica) mostren els símptomes evidents d'una crisi generalitzada, cada cop més profunda i estesa: 1) *Crisi ecològica*: els darrers dos segles s'han caracteritzat per una immensa i creixent destrucció, degradació i espoliació de la natura. 2) *Crisi econòmica*: l'economia capitalista de mercat distribueix la riquesa i la renda d'una manera cada

vegada més deformatada i desequilibrada. La disparitat econòmica no deixa d'augmentar tant a nivell mundial com dins de cada país i cada sector de població. 3) *Crisi política*: el règim polític d'oligarquia liberal electa que es fa anomenar "democràcia" representativa és objecte d'una impugnació generalitzada que es manifesta a través de la creixent abstenció i vot en blanc a gairebé tots els països, el descrèdit i falta de respecte pels polítics professionals, etc.4) *Crisi social*: la criminalitat, les depressions, els suïcidis, la precarietat laboral, l'atur, la dissolució i desintegració de les comunitats, la drogoaddicció i la marginalitat, entre d'altres símptomes d'aquesta crisi, presenten una tendència ascendent arreu del món. (Sobre la crisi multidimensional vegeu "Hacia una democracia inclusiva- la crisis generalizada de la economía de crecimiento y la necesidad de un nuevo proyecto liberador" (Takis Fotopoulos, 1997), [capítol 4](#).)

26. La tergiversació del terme "democràcia" efectuada en els darrers dos segles per part dels defensors del règim polític de la modernitat capitalista (la "democràcia" liberal o representativa) ha conduït a la confusió sobre el significat d'aquesta terme. Tanmateix, un règim en que el poder és acumulat en poques mans i en que la ciutadania no té possibilitat de decidir directament sobre els assumptes de la vida pública, és un règim oligàrquic, encara que s'anomeni a si mateix com a "democràtic". Recuperar la política i l'economia també vol dir recuperar el significat de les paraules. Per això, hem de ser clars en aquest punt: democràcia no significa altre cosa que l'exercici directe del poder per part de la ciutadania, o el que és el mateix, la distribució igualitària del poder entre tots els ciutadans.

27. El projecte teòric de la Democràcia Inclusiva ha estat extensament desenvolupat en els darrers vint anys principalment per Takis Fotopoulos. Una exposició detallada es pot trobar a "[Hacia una democracia inclusiva- la crisis generalizada de la economía de crecimiento y la necesidad de un nuevo proyecto liberador](#)" (Takis Fotopoulos, 1997)

28. CASTORIADIS, Cornelius; Una sociedad a la deriva; Katz, 2006

29. Cal assenyalar que la proliferació massiva de l'automòbil elèctric *no seria possible ni desitjable*. En primer lloc, no seria *possible* substituir l'actual parc mundial d'automòbils de carburació per automòbils elèctrics ja que caldria generar una immensa quantitat d'energia elèctrica per fer-los funcionar, de la qual seria impossible disposar ni tan sols amb milers de centrals nuclears, tèrmiques i diverses energies renovables. En segon lloc, no seria *desitjable* ja que la implantació massiva del cotxe elèctric ocasionaria molts dels efectes adversos de l'actual crisi de l'automòbil (perillositat, congestió de la circulació, alguns efectes adversos pel medi ambient, ocupació de l'espai públic, gran despesa econòmica i energètica, etc.). Per aquest motiu, en una societat racional i democràtica, presumiblement el cotxe elèctric seria un complement ocasional dels mitjans de transport fonamentals i quotidians.

30. Per una descripció del funcionament econòmic esbossat per a una democràcia econòmica, dissenyat per a cobrir les necessitats bàsiques de tota la població (determinades democràticament) i alhora assegurar la igualtat de condicions i la llibertat d'elecció individual pel que fa al consum i al treball, vegeu: "Hacia una democracia inclusiva. La crisis generalizada de la economía de crecimiento y la necesidad de un nuevo proyecto liberador" (Takis Fotopoulos, 1997) [capítol 6](#).

Publicat originalment a Détourné Magazine #3 (2010)

Aquest document pot ser reproduït o adaptat lliurement.

www.democraciainclusiva.org
