

Autocràcia

Esther Miralles i Toni Luque

Si el cotxe és la vaca sagrada d'Occident, la bicicleta pot ser un mitjà d'insubmissió a l'auto-cràcia imposada per la societat de l'opulència i el malbaratament ecològic. Aquest article tracta de l'automòbil: del què és, de com afecta el territori, i de què representa, i de la possibilitat de la bicicleta d'escapar i fins i tot d'oposar-se a la lògica que hi ha darrera de l'automòbil.

L'objecte automòbil

Que l'automòbil és la representació paradigmàtica de les contradiccions i els gustos de la societat en què vivim és fàcil de demostrar. No és, en absolut, un objecte pràctic, ni econòmic, ni segur, ni ràpid. Les virtuts atribuïdes més freqüentment a l'automòbil no són més que mentides per justificar l'existència del mitjà més destructiu de la història, tan a nivell humà com ecològic. La publicitat ven el cotxe com “el nostre millor amic, el que no falla mai”, “el que portes a dintre”, com si fos l'expressió de la nostra personalitat, un annex del nostre cos. Segur que, com l'amor, trobaràs el teu cotxe, a la mida de les teves necessitats. I és que alguna cosa ha de tenir l'automòbil per fer coincidir en ell "la voluntat del poder polític i econòmic amb la dels seus súbdits". Però això de fet no és tan sorprenent, vista l'enorme pressió que des de les instàncies planificadores del poder es fa en favor de l'ús del cotxe; vista la quantitat de llocs de treball que en depenen directa o indirectament (que és el mateix); vista la ineficàcia del transport públic (quina casualitat!), etc. La interpretació sociològica d'aquest fenomen es basa en la identificació de les persones amb el seu vehicle, que en el cas del cotxe era inicialment un objecte de luxe, i ara encara que s'hagi popularitzat segueix sent un distintiu social que et permet "Ser". Com diu

Yvon Dinel a Le Monde à Bicyclette:

“Objecte de consum per excel·lència de les nostres societats post-industrials, l'automòbil se'ns ha imposat com un mitjà de transport, però també com objecte de desig. (...) Símbol de potència i de seducció, l'objecte automòbil permet a nombrosos éssers humans omplir la seva insatisfacció amorosa o llur frustració lligada a un treball quotidià sobre el qual no tenen cap implicació.”¹

Una altra interpretació, la psicoanalítica, diu que el cotxe és més que un símbol, un substitut fàl·lic, i per tant un distintiu de la identitat, amb l'avantatge de que almenys aquest tractant-lo bé, arrenca sempre que volem!.... De fet, només cal veure amb l'afany que es manté, es neteja i es protegeix, amb l'orgull que es mostra, i la mala llet que surt quan te'l toquen o menyspreen, i ja no diguem si te'l roben. Lligat amb el que s'acaba de dir el que trobem és un conflicte ontològic: es tracta de *ser algú*, sentir-se *individu individualitzat*, encara que només sigui un en una cadena d'individus de la maquinària del poder i el capital. El cotxe, com els diners, és un recurs més per arribar-hi.

La funció de l'automòbil

L'anàlisi comparativa de l'energia que es consumeix per desplaçar-se en cotxe i en bici, de les hores de treball necessàries per tenir i mantenir-los, de les inversions en infraestructures, de la velocitat mitja dels desplaçaments urbans en aquests transports, etc... posen en evidència que l'opció de l'automòbil com a mitjà de transport no respon a cap argument racional de tipus eficiència energètica, horària o qualitat de vida. Per tant no és possible ni té sentit comparar-lo amb qualsevol altre mitjà de transport, ja que en el fons es tracta de formes que responen a continguts d'ètiques diferents, i oposades, però no independents. No són independents per que es troben a l'espai, un espai organitzat i planificat des de les instàncies del poder, i que serveix per

representar-lo i reproduir-lo.

Les infraestructures de transport estan pensades en funció de l'automòbil, limitant les altres formes de moviment i de pensament. Si algú es creu encara lliure per circular només li cal donar una ullada al seu voltant, tant en la ciutat com en el camp: els carrers no són camins, són vies de "circulació", sovint absolutament col·lapsades, en les que estan determinats els sentits i les operacions permeses: no es pot girar, direcció obligatòria, prohibit estacionar-se, para't, avisem grua, etc... La fiabilitat en els sistemes abstractes s'alimenta de compromisos presencials, així que el sistema de tràfic posa personal en els punts de contacte que et faciliten una comprensió més clara del que es pot o no fer, a la ràdio del teu cotxe t'indiquen l'estat del trànsit i els rètols de les autopistes et donen referències històrico-culturals per omplir i assegurar la nostra confiança en aquests espais de l'anonimat, "los no-lugares", que són les autopistes. Les operacions "vacances" compten amb una estructura d'organització similar a la d'un exèrcit: vigilància per radar, helicòpters, cossos d'emergència, mitjans de comunicació... i el nombre de morts en aquests dies de catarsi automobilística col·lectiva superen de lluny els de qualsevol altra malaltia.

La dictadura de la indústria de l'automòbil té el monopoli del transport i inscriu al territori els comportaments permesos. L'eficàcia es basa en el control i, sobretot, en el saber-se controlat (fet altament pedagògic): matrícula, permís de conduir, assegurança, aparells TV., radar, ITV, multes... El sistema de comunicacions socials es desenvolupa en un territori prèviament minat de consignes i missatges. Ens fem usuaris dependents en el territori que no trepitgem, passem de l'ús intensiu del nostre cos, quan ens transportem caminant, a l'ús intensiu del capital amb una "acceleració prepotent dels ritmes personals" que no fa més que potenciar el valor de canvi de l'espai, per oblidar el seu valor d'ús, i ja no parlem del seu valor simbòlic. Menjar quilòmetres en

el menor temps possible és l'objectiu aparent de les vies ràpides, com les autopistes. A més, el nostre coneixement del territori és absolutament parcial, desigual i discriminatori: circulant en cotxe només podem arribar allà on està estratègicament previst; quantes més carreteres i autopistes hi ha, menys lliure som en el territori. En cas de dubte, tranquils, que els experts estan treballant per resoldre-ho. Es construiran més carreteres, més túnels, més autopistes, més rondes, més, més, més... més del mateix. Sort que la fe en la tècnica ens fa ser pacients.

No. El que compta és el ritus, així que poc importa que s'hagi comprovat fent un càlcul global que la velocitat de desplaçament del ciutadà motoritzat és inferior a la de l'home paleolític. Per arribar a això ha calgut una profunda transformació de l'espai urbà, en la que l'ideal és destinar 2/3 parts a l'estacionament i circulació dels cotxes, i el terç que queda a totes les altres activitats. Però continuem creient que el cotxe és necessari, i els problemes inherents a aquest són un mal menor, que l'esclavisme moral i estètic que se'n deriva és racional i que de fet la seva omnipresència al nostre voltant és tan natural com ho era abans la merda del bestiar.

El sentit del cotxe

El que es menja l'automòbil, més enllà de l'espai físic, l'aire per respirar, la inversió econòmica, l'energia i els recursos... és el temps i el sentit de/per a viure. Ens obliga a ser treballadors assalariats que vivim per, sobre, entre, dintre, de, sota i per a l'autoinmòbil. Amb la fal·làcia de guanyar temps, devora el temps humà i sovint també la vida, que els morts a causa dels accidents de circulació superen els del còmput de moltes guerres i malalties actuals, sense parlar dels morts "indirectes", o sigui, el cost de mantenir el negoci del petroli i les materies primeres. És un recurs més per estar lligat als mecanismes que sostenen un sistema ecològica i socialment insostenible, i a més, amb el nostre beneplàcit, que ja ho diu l'escriptor Eduardo Galeano que la pitjor

colonització és la del cor. Amb l'automòbil, igual que amb la tele, cal preguntar-se *qui és l'amo*.

La bicicleta

La bicicleta de la que parlem no és la que agafem els diumenges per fer una mica d'esport, sentir-nos ecològics i alliberar-nos de la tensió de tota la setmana (en cotxe) mentre espantem alguna iaia que creu veure “marcianitos” plens de llumetes fosforescents. No és una bici de les cares. No és la bicicleta d'anar a menjar quilòmetres ni fer caure rècords. No és tampoc la de pujar a Collserola a descarregar adrenalina. Ni la de rebaixar quilos, a la nostra habitació. Però sobretot no és la bicicleta amb la que anem a la feina mentre estalviem per comprar-nos un cotxe, o ja el tenim però el deixem al garatge perquè el tràfic està insuportable.

La bicicleta de la que parlem és la que existeix per la voluntat d'enfrontar-se radicalment al cotxe, pel que és, el que fa i el que representa. És la que vol sortir de la lògica mercantil del territori. La que lluita pel territori i en el territori. És la que no segueix els camins preestablerts, sinó que s'atreveix a anar en contra-direcció, sense matrícula ni casc. És la que busca elaborar un espai que li serveixi com auto-referent, la que el vol conèixer a través de les seves pròpies vivències i emocions. És la bicicleta que no fa cas a l'espai-espectacle i no espera cap planificació estratègica per sortir al món. És la bicicleta que no pretén arribar el més lluny possible, sinó allà on arriba amb els seus propis recursos.

Aquesta que, de vegades, es troba amb d'altres, i fan grups per reivindicar coses, per engrescar-ne més i passar-ho bé. Són moviments socials, dels nous o els de les necessitats postfordistes. Són associacions que existeixen des de començaments del anys 80, les més velles. En general són petites i no tenen molta capacitat de mobilització, amb un àmbit d'actuació local, basat en accions

a nivell de municipi. Aquestes associacions, que en general es consideren crítiques amb el sistema, i s'autodefineixen com integrants del "moviment alternatiu" han passat de la política del xoc frontal amb el poder a un acostament progressiu per tal d'aconseguir petits objectius de les administracions, encaminats a consolidar la bicicleta com un mitjà de transport: carrils bicis, aparcaments, accés a la RENFE, etc... Per la seva banda les administracions públiques han sabut aprofitar-ho per anul·lar de cara a l'opinió pública unes veus dissidents, sempre molestes, tot vestint-se de verd. En aquest cas és evident la supressió de la vessant antagònica del moviment de reivindicació de la bicicleta, però es potencia la vessant constructiva, deixant-los un canal de participació. Un exemple clar és la Comissió Cívica de la Bicicleta de Barcelona, on s'integren Amics de la Bici, Biciclot i La Farinera. L'objectiu d'aquests moviments no és enfrontar-se al poder, sinó utilitzar-lo per aconseguir avantatges per a un mitjà que té un potencial "anti-sistèmic", però que corre el risc de ser una alternativa més, tergiversada, i absorbida pel sistema, com l'ecologia, la solidaritat, etc. La clau està en mantenir aquest potencial, a partir dels propis activistes i dels lligams amb d'altres grups amb els que es comparteixen reivindicacions: amb grups ecologistes pel que fa a qüestions de territori o energia; amb moviment veïnal en referència a planificació urbana, mitjans de transport, etcètera. Mirant una mica més enllà, per a qui societat sostenible rima amb societat capitalista, no hi ha problemes. Pels esceptics, descreguts, pesimistes, alarmistes o catastrofistes, bé, aquesta tasca de treball en base a un programa de mínims, aquests punts comuns que no es recullen en un programa de dretes o esquerres (esquè?), són una bona experiència que, al final, significa anar avançant cap a una societat una mica menys insostenible, en tots els sentits.

¹ DINEL, Y.; Le Monde à Bicyclette. Vol. XIII, núm. 2. 1.988. Montréal