

ÉS L'ÚNICA ESTRATÈGIA PER A LA SEVA COMPATIBILITAT ECOLÒGICA

Contra el vici del transport, la virtut de la rodalia

El punt de partida per a l'avanç cap a una «societat ecològica» en el camp del transport és la clarificació del significat dels conceptes de «mobilitat» i «accessibilitat», com objectius genèrics de l'activitat del transport. Des de fa molt de temps, la confusió que regna entorn aquests conceptes pesa com una llosa sobre les possibilitats d'adaptació de les activitats del transport en el seu propi entorn ecològic.

Antonio Estevan

ENGINYER INDUSTRIAL I CONSULTOR
AMBIENTAL

En la terminologia del transport, la «mobilitat» és un paràmetre o variable quantitativa que mesura simplement la quantitat de desplaçaments que les persones o les mercaderies efectuen en un determinat sistema o àmbit socioeconòmic. Es pot expressar en termes individuals (per exemple, el nombre mitjà de viatges o quilòmetres recorreguts per persona), o en termes agregats (per exemple, el total de quilòmetres fets pels habitants d'un país).

L'«accessibilitat», per contra, és una noció o variable qualitativa que assenyala la facilitat amb què els membres d'una comunitat poden salvar la distància que els separa dels indrets en què poden trobar els mitjans de satisfer llurs necessitats o desigs.

Hi ha dues formes contraposades de perseguir la millora de l'accessibilitat. La primera identifica accessibilitat amb facilitat de desplaçament: un lloc és tant o més «accessible» com més eficient sigui el sistema de transport que permet desplaçar-s'hi. Aquest enfocament, que és el propi de la visió convencional del transport condueix a reforçar continuadament les infraestructures, els vehicles i el conjunt del sistema de transports, amb què es facilita l'increment de la mobilitat motoritzada i, doncs, de la producció de transport.

La segona forma, identifica accessibilitat, sobretot, amb proximitat: una necessitat o desig són tant més accessibles –en el pla espacial o geogràfic–, com menor i més autònom pugui ser el desplaçament que s'ha de fer per satisfer-los. En aquest enfocament, que és el que correspon a la visió ecològica del transport, la mobilitat i la consegüent «producció» de transport deixen de ser valors positius en si mateixos i passen a ser contemplats com a tributs que la Naturalesa i la pròpia societat han d'afrontar per satisfer les necessitats i els desigs de les persones.

De manera natural, aquesta argumentació condueix a situar la «crea-

ció de proximitat o rodalia» com un objectiu de tota política de transports d'orientació ecològica, que persegueix la reducció de la mobilitat motoritzada i, doncs, de la càrrega de transport sobre el medi ambient, tot mantenint o millorant alhora l'accessibilitat.

El concepte de «creació de rodalia» va molt més enllà de les implicacions òbvies del terme sobre la localització de les diverses activitats humanes en el territori. És un concepte, també –i sobretot–, aplicable a l'organització de la producció i del consum, a les formes de satisfer mil i una necessitats i anhels individuals i, en general, a l'organització socioeconòmica global. Una societat i una economia ecològiques són les que emulen els principis de la Naturalesa i s'hi adapten, en comptes de

La creació de rodalia és una concepció global de l'organització de les relacions humanes

violentar-los. Així doncs, valoren especialment el pròxim, tot emprant curosament tot allò que està disponible en el seu entorn immediat, i reserven els desplaçaments llunyans de persones i mercaderies per resoldre necessitats i desigs rellevants que poden ser satisfets mitjançant la utilització de recursos pròxims. Qualsevol contribució en aquestes direccions constitueix una efectiva «creació de rodalia».

La creació de rodalia o proximitat en tots els plans personals, socials i econòmics és l'única estratègia de fons capaç d'instaurar un procés d'acostament continu cap a la plena compatibilitat ecològica del transport. La creació de rodalia no és simplement un nou conjunt de tècniques de planificació territorial, però bé que aquestes tècniques són certa-

ment necessàries –i urgent llur desenvolupament i aplicació–; és, sobretot, una concepció global de l'organització de les relacions humanes, i també un criteri rector de la conducta individual, aplicable a tots els àmbits de l'existència.

Aquestes implicacions socials i econòmiques tenen evidents traduccions polítiques. Exigeixen profundes revisions de les estructures institucionals, de la distribució territorial del poder polític, dels graus d'autonomia i de sobirania atribuïbles a cada conjunt social. Invaliden una bona part, si no la totalitat, de les tendències de reorganització del poder polític imperants, que sistemàticament traslladen majors quotes d'aquest poder cap a les organitzacions i estructures institucionals de major rang territorial. Desmenteixen la idea de la inexorabilitat dels processos de globalització econòmica i política que s'imposen en el cicle històric actual: cap procés insostenible a llarg termini ha estat ni pot ser inexorable en la Història, però la noció d'«economia global» que es presenta actualment com la pròxima etapa en l'evolució inexorable del capitalisme constitueix un veritable antiparadigma ecològic i és per això intrínsecament insostenible: crea «llunyania» de manera contínua en l'exercici de qualsevol activitat.

L'omnipresència del transport com a suport més o menys directe de totes les relacions humanes i el caràcter prometeic del seu conflicte amb la Naturalesa tenen la virtut de fer aflorar les principals inviabilitats físiques del mode de producció i d'organització social occidental. Quan el raonament sobre aquest conflicte és portat fins a les seves últimes conseqüències i es confronten les necessàries conclusions d'aquest discurs amb les realitats observables en l'àmbit del transport, es fa palesa la impossibilitat de trobar solucions veritables i definitives sense sortir de les fronteres del sistema establert.

El concepte de creació de proxi-



IL·LUSTRACIONS: AZAGRA

mitat proporciona una via de fugida segura i practicable per a aquest aparent dilema no desprovista d'atractiu si s'interpreta correctament. No conté res d'aïllament social personal o social, ni molt menys de retrocés històric, ni d'estancament, ni de declivi tècnic, econòmic o cultural. Ans al contrari, la construcció de societats capaces d'assolir la plena adaptació a llur propi substrat físic i el màxim gaudi del que és pròxim, d'establir noves formes d'interconnexió amb el llunyà tan satisfactòries com compatibles, i de conciliar tots dos assoliments en sistemes indefinidament estables i en continu perfeccionament material i moral, constitueix una empresa molt més àrdua i que requereix molt més d'esforç i intel·ligència humana que la lluita en la batalla de la competitivitat per un lloc d'honor en l'economia global capitalista, per rodar amb ella cap a l'abisme ecològic.

En la seva dificultat i necessitat rau precisament el seu atractiu perquè aquests i no d'altres són els atributs de la utopia. Però es tracta –com havia de ser sinó?– d'una utopia bastant pròxima, amb molts d'ingredients coneguts, d'altres per

descobrir i, evidentment, molts per inventar. Hi havia molts elements de creació de proximitat (econòmica, tècnica, social, cultural, política) en les nostres societats tradicionals abans que fossin escombrats per aquella trubulenta onada del desenvolupament. N'hi ha bastants que encara conserven tota llur vigència i és possible recuperar-los, restaurar-los i adaptar-los al temps actual amb l'habilitat i l'assossec que proporciona la pèrdua de la innocència, que algun avantatge ha de tenir.

Però són encara molts més els que han restat salvats en nombroses societats d'aquestes que els experts diuen «subdesenvolupades», perquè s'han desimbolt en equilibri durant molts segles o fins i tot mil·lennis, abans que el desenvolupament de les altres les convertís en «subdesenvolupades» i a totes en insostenibles. Les societats a les quals si se'ls va aplicar el desenvolupament aviat necessitaran aquests valuosos coneixements de l'organització del pròxim, i d'altres més que tan sols poden sobreviure en un context de rodalia (o proximitat), com la conervació de la biodiversitat.