

La ideología social del automóvil

André Gorz (1973)

El gran problema de los coches es que con ellos sucede lo mismo que con los castillos o con los chalets en la playa: son bienes de lujo inventados para el placer exclusivo de la minoría de los muy ricos y a los que nada, en su concepción o su naturaleza, destinaba el uso del pueblo. A diferencia de la aspiradora, de la televisión o de la bicicleta, que siguen conservando la integridad de su valor de uso cuando ya todo el mundo dispone de ellos, el coche, al igual que el chalet en la playa, no tiene interés ni ventaja alguna más que en la medida en que la masa no dispone de ellos. Y ello se debe a que tanto por su concepción como por su destino original el coche es un bien de lujo. Y el lujo, por definición, es imposible de democratizar: si todo el mundo accede a un lujo, nadie saca provecho de su disfrute; por el contrario: todo el mundo arrolla, frustra y desposee a los demás y es arrollado, frustrado y desposeído por ellos.

El razonamiento lo admitiría cualquiera tratándose de un chalet en la playa: todavía no se ha presentado ningún demagogo pretendiendo que la democratización de las vacaciones pasa por aplicar el principio de un chalet con playa privada para cada familia. Cualquiera comprende que si cada una de los 13 o 14 millones de familias existentes en Francia tuvieran que disponer aunque sólo fuera de 10 metros de costa, serían precisos 140.000 kilómetros de playas para que todo el mundo quedara satisfecho. Atribuir a cada cual su porción equivaldría a parcelar las playas en trozos tan diminutos -o a amontonar tanto los chalets- que su valor de uso sería nulo hasta llegar a desaparecer sus posibles ventajas frente a un complejo hotelero. En suma, queda claro que la democratización del acceso a las playas no admite más que una solución: la solución colectivista. Y esta solución pasa forzosamente por la lucha contra el lujo que constituyen las playas privadas, privilegios que una pequeña minoría se arroga a expensas de todos.

¿Por qué no se admite respecto a los transportes el mismo razonamiento que se aplica a las playas? ¿Es que acaso un coche no ocupa un espacio tan escaso como el que pueda ocupar un chalet en la playa? ¿Es que no expolia a los demás usuarios de las calles (peatones, ciclistas, usuarios del autobús o del tranvía)? ¿Es que acaso no pierde todo su valor de uso cuando todo el mundo utiliza el suyo? Y sin embargo abundan los demagogos que afirman que cada familia tiene derecho a un coche, por lo menos, y que es al “Estado” a quien toca actuar de modo que cada cual pueda estacionar a su antojo en la ciudad o irse de vacaciones a la vez que los demás, a más de 100 km por hora.

Lo monstruoso de esta demagogia salta a los ojos, pero sin embargo la izquierda recurre a ella con frecuencia. ¿Por qué se sigue tratando al coche como una vaca sagrada? ¿Por qué a diferencia de otros bienes privativos no es reconocido como un lujo antisocial? La respuesta hay que buscarla en los dos aspectos siguientes del automovilismo:

1. El automovilismo de masas materializa un triunfo absoluto de la ideología burguesa en el terreno de la práctica cotidiana: fundamenta y cultiva en cada individuo la creencia ilusoria de que cada cual puede prevalecer y destacar a expensas de los demás. El egoísmo agresivo y cruel del conductor que, a cada minuto, asesina simbólicamente “a los demás”, a los que sólo percibe en tanto que molestias y obstáculos materiales para su propia velocidad; este egoísmo agresivo y competitivo representa el triunfo, gracias al automovilismo cotidiano, de un comportamiento universalmente burgués. “Nunca se podrá construir el socialismo con esta gente”, me decía un amigo de Alemania Oriental, consternado ante el espectáculo de la circulación parisiense.

2. El automóvil ofrece el ejemplo contradictorio de un objeto de lujo que ha resultado desvalorizado por su propia difusión. Pero esta devaluación práctica no ha acarreado su devaluación ideológica: el mito del placer y de la ventaja del coche persiste aún cuando, si se generalizaran los transportes públicos, quedaría demostrada su aplastante superioridad. La persistencia de este mito se explica

con facilidad: la generalización del automovilismo individual ha suplantado a los transportes colectivos, modificado el urbanismo y el hábitat y transferido al coche ciertas funciones que su propia difusión ha hecho necesarias. Será precisa una revolución ideológica (cultural) para romper este círculo vicioso. Revolución que es inútil esperar de la clase dominante actual (de derechas o de “izquierdas”).

Veamos más de cerca estos dos puntos.

En la época en que fue inventado, el coche tenía la finalidad de procurar a unos cuantos burgueses muy ricos un privilegio totalmente inédito: el de circular mucho más aprisa que los demás. Nadie hubiera podido ni soñarlo hasta entonces: la velocidad de las diligencias era poco más o menos la misma independientemente de que se fuera rico o pobre; la calesa del señor no circulaba mucho más aprisa que la carreta del campesino y los trenes llevaban a todos los pasajeros a la misma velocidad (sólo empezaron a adoptar velocidades diferenciadas tras la aparición del coche y del avión como competidores directos). No existía por aquel entonces una velocidad de desplazamiento para una élite y otra para el pueblo. El automóvil iba a poner fin a esta situación: hacía extensivas, por primera vez, las diferencias de clase al mundo del transporte.

Este medio de transporte apareció en un principio como algo inaccesible para las masas en tanto que era diferente de los medios de locomoción ordinarios: no existía nada en común entre el automóvil y los restantes medios de transporte: la carreta, el tren, la bicicleta o el ómnibus de caballos.

Seres de excepción se paseaban a bordo de un vehículo de autotracción, de más de una tonelada de peso y cuyos órganos mecánicos, de una extrema complicación, eran tanto más misteriosos cuanto que permanecían ocultos a las miradas. Porque se daba este aspecto que tuvo gran importancia en el desarrollo del mito del automóvil: por primera vez unos hombres cabalgaban vehículos individuales cuyos mecanismos de funcionamiento eran para el gran público totalmente desconocidos y cuyo mantenimiento y alimentación debían ser confiados a especialistas. Paradojas del coche automóvil: en apariencia confería a sus propietarios una independencia ilimitada, que les permitía desplazarse a horas y siguiendo itinerarios elegidos a su antojo a una velocidad igual o superior a la del tren. Pero, a la hora de la verdad, esta autonomía aparente tiene como reverso una dependencia radical: a diferencia del jinete, del carretero o del ciclista, el automovilista pasaba a depender para su alimentación energética, así como para la reparación de la más mínima avería, de los comerciantes y especialistas de la carburación, de la lubricación, de la instalación eléctrica y del recambio de piezas. A diferencia de todos los anteriores propietarios de medios de locomoción, el automovilista iba a establecer una relación de usuario y de consumidor -y no de poseedor y de dueño- con el vehículo del que era propietario. Dicho de otra forma, este vehículo iba a obligarle a consumir y a utilizar una multitud de servicios mercantiles y de productos industriales que sólo ciertos establecimientos especializados podían suministrarle. La aparente autonomía del propietario de un automóvil encubría su radical dependencia.

Los magnates del petróleo fueron los primeros en percatarse del provecho que podía sacarse de una difusión del automóvil a gran escala: si el pueblo deseaba que se le permitiera circular en un coche con motor, se le podría vender la energía necesaria para su propulsión. Por primera vez en la historia los hombres pasarían a depender para su locomoción de una fuente de energía mercantilizada. Los clientes de la industria petrolífera serían tantos como los automovilistas y como habría tantos automovilistas como familias toda la población pasaría a convertirse en cliente de los magnates del petróleo. Iba a hacerse realidad el sueño de todo capitalista: todos los hombres iban a depender para sus necesidades cotidianas de una mercancía monopolizada por una sola industria.

No faltaba más que incitar al pueblo a que circulara en coche. Es probable que éste no se hiciera del rogar: bastaba, mediante la fabricación en serie y el montaje en cadena, con bajar lo suficiente el precio de los coches; la gente se precipitaba a comprarlos. Efectivamente se precipitaron sin darse cuenta de que se les estaba timando. ¿Qué les prometía la industria del automóvil? Pura y simplemente esto: “Vosotros también tendréis el privilegio a partir de ahora de circular como los señores y los burgueses, más deprisa que los demás. En la sociedad del automóvil, el privilegio de

la élite está a vuestro alcance”.

La gente se precipitó sobre los coches hasta el momento en que habiendo accedido a ellos hasta los propios obreros, los automovilistas comprendieron que les habían tomado el pelo.

Se les había prometido un privilegio de burgués; se habían endeudado con tal de acceder a él y he aquí que se percataban de que todo el mundo accedía al privilegio al mismo tiempo que ellos. Pero... ¿en qué queda convertido un privilegio cuando todo el mundo accede a él?

En un timo monumental. O peor todavía, en el sálvese quien pueda. Es la parálisis general por el colapso general. Porque cuando todo el mundo quiere circular a la velocidad privilegiada de los burgueses, el resultado es que acaba por no circular nadie, que la velocidad de circulación urbana cae -en Boston como en París, en Roma o en Londres- por debajo de la del ómnibus a tracción y que la velocidad media en carreteras durante los fines de semana es inferior a la de un ciclista.

Y no hay nada que hacer: se ha intentado todo, y no se consigue, a fin de cuentas, más que agravar el mal. Por mucho que se multipliquen las vías radiales o las circunvalaciones, las transversales aéreas, las autopistas de seis carriles o de peaje el resultado es siempre el mismo: cuantas más vías se crean más coches afluyen a ellas y más paralizante se torna la congestión de la circulación urbana. Mientras sigan existiendo las ciudades el problema no tendrá solución: por rápida que sea la vía de entrada, por alta que sea la velocidad a la que marchen los vehículos al penetrar en la ciudad, no puede ser superior a la velocidad a la que discurren en el interior de la red urbana. Mientras la velocidad media en París siga siendo de 10 a 20 km/h según las horas, no será posible abandonar a más de 10 o 20 km/h las circunvalaciones y autopistas que afluyen a la ciudad. E incluso es posible que la velocidad media sea inferior desde el momento en que los accesos se encuentren saturados, con lo que los embotellamientos se prolongarán varias decenas de kilómetros tan pronto como se produzca una saturación en las carreteras de acceso.

Otro tanto ocurre en el interior de la ciudad. Es imposible circular a más de 20 km/h en promedio en la maraña de calles, avenidas y plazas que en la actualidad caracterizan a las ciudades. Toda inyección de vehículos más rápidos perturba la circulación urbana, provocando continuos embotellamientos y finalmente, la parálisis.

Si el coche tiene que prevalecer a toda costa no existe más que una solución: suprimir las ciudades, es decir, esparcirlas a lo largo de grandes extensiones de cientos de kilómetros, de avenidas monumentales, de arrabales autopísticos. En suma, lo que se ha hecho en Estados Unidos. Iván Illich resume así los resultados de esta magna obra: “El americano típico consagra más de mil quinientas horas al año (es decir treinta horas a la semana, o cuatro horas al día, domingos inclusive) a su coche; este cálculo incluye las horas que pasa al volante, en marcha o parado; las horas de trabajo necesarias para pagar la gasolina, las ruedas, los peajes, el seguro, las multas y los impuestos. Este americano precisa mil quinientas horas para recorrer (al año) 10.000 km. 6 kilómetros por hora. En los países desprovistos de una industria del transporte, la gente se desplaza a la misma velocidad yendo a pie, con la ventaja suplementaria de que pueden trasladarse a donde les da la gana sin tener por qué seguir las carreteras asfaltadas”.

Es cierto, precisa Illich, que en los países no industrializados los transportes no absorben más que del 3 al 8 % del tiempo social (lo que seguramente corresponde a un promedio de 2 a 6 horas por semana). Conclusión sugerida por Illich: el hombre a pie recorre tantos kilómetros en una hora consagrada al transporte como el hombre motorizado, pero consagra a sus desplazamientos de cinco a diez veces menos tiempo.

Moraleja: cuanto más menudean en una sociedad los vehículos rápidos, -a partir de un cierto límite- más tiempo emplea la gente en desplazarse. Es matemático. ¿La razón? Acabamos de verla: las aglomeraciones humanas han acabado esparciéndose en innumerables arrabales autopísticos porque era la única forma de evitar la congestión de los centros de habitación. Pero esta solución tiene un reverso evidente: finalmente resulta que la gente no puede circular a gusto porque están lejos de todo. Para hacer sitio al coche han multiplicado las distancias: se vive lejos del lugar de trabajo,

lejos de la escuela, lejos del supermercado -lo que exigirá un segundo coche para que “el ama de casa” pueda hacer las compras y llevar a los niños a la escuela-. ¿Salidas? Ni hablar del asunto ¿Amigos? Los vecinos... y gracias. A fin de cuentas el coche acaba haciendo perder más tiempo del que economiza y creando más distancias de las que permite salvar. Naturalmente, existe la posibilidad de ir al trabajo a 100 por hora; pero es porque se vive a 50 kms de distancia y se está dispuesto a perder media hora en cubrir los 10 últimos kms. Balance: “La gente acaba por trabajar una buena parte de la jornada laboral para pagar los desplazamientos necesarios para acudir al trabajo” (Ivan Illich).

Puede que usted replique: “Al menos de este modo, se escapa al infierno de la ciudad una vez concluida la jornada laboral”. Ahí está la cuestión, justamente. “La ciudad” es sentida como un infierno y sólo se piensa en escapar de ella yéndose a vivir al campo, en tanto que para generaciones enteras la ciudad, objeto de entusiasmos, era el único lugar en el que valía la pena vivir. ¿Por qué se ha producido este cambio de actitud? Por una sola razón: porque el coche ha acabado por hacer inhabitable la gran ciudad. La ha hecho pestilente, ruidosa, asfixiante, polvorienta, hasta el extremo de que la gente ya no tiene ningún interés en salir por la noche. De modo que puesto que los coches han asesinado a la ciudad, se hacen necesarios coches más rápidos para huir de ella a través de las autopistas hacia zonas cada vez más lejanas. Impecable circularidad: dénnos ustedes más coches para huir de los estragos ocasionados por los coches. De objeto de lujo y de fuente de privilegios, el coche ha pasado a convertirse en objeto de una necesidad vital: es imprescindible para evadirse del infierno ciudadano que él mismo ha originado. Para la industria capitalista la jugada está clara: lo superfluo se ha convertido en necesario. Ni siquiera es preciso persuadir a la gente de que necesita un coche: su necesidad está inscrita en las cosas. Es cierto que pueden aparecer ciertas dudas cuando se asiste a la evasión motorizada que se produce en determinados momentos: entre las 8 y las 9,30 de la mañana y las 5,30 y las 7 de la tarde y durante los fines de semana, los medios de evasión/locomoción se extienden en verdaderas procesiones, parachoques contra parachoques, a la velocidad, en el mejor de los casos, de un ciclista y en medio de inmensos y densos nubarrones de gasolina y plomo. ¿Qué se ha hecho de las ventajas del coche? ¿Qué queda de ellas cuando, como era inevitable, la velocidad tope en las carreteras queda limitada por la que está en condiciones de desarrollar el vehículo más lento?

Tras haber asesinado a la ciudad es el propio coche el que asesina al coche. Tras haber prometido a todo el mundo que circularía más deprisa, la industria del automóvil nos conduce al resultado rigurosamente previsible de que todo el mundo va tan despacio como el más lento de todos, a una velocidad determinada por las leyes simples de la dinámica de fluidos. O lo que es peor: inventado para permitir que su propietario fuera a donde quisiera a la velocidad y a la hora que prefiera, el coche ha acabado por convertirse en el más esclavo, aleatorio, imprevisible e incómodo de los vehículos: si usted elige una hora de salida extravagante, nunca sabe cuándo le permitirán llegar los atascos. Se encuentra ligado a la autopista de modo tan inexorable como el tren a sus raíles. Al igual que el viajero ferroviario, no puede pararse de improviso y no tiene más remedio que avanzar a una velocidad determinada por los demás. En suma, el coche reúne todas las desventajas del tren -aparte de las que le son propias: vibraciones, agujetas, riesgos de colisión, necesidad de conducir el vehículo uno mismo- y ninguna de sus ventajas.

Pero, a pesar de todo, se me responderá, la gente no usa el tren. ¡Y cómo quiere que lo usen! ¿Acaso ha intentado usted ir de Boston a Nueva York en tren? ¿O de Garches a Fontainebleau? ¿O de Comombres a Isle-Adam? ¿Lo ha intentado en sábado o domingo en pleno verano? Pues hágalo y tendrá ocasión de constatar que el capitalismo automovilístico lo tiene todo previsto: en el preciso momento en que el coche iba a asesinar al coche, ha conseguido la desaparición de toda solución de recambio: una forma óptima de subrayar el carácter obligatorio del coche. El Estado capitalista ha permitido primero que se degradaran y después que se suprimieran los enlaces ferroviarios entre las ciudades, entre sus arrabales y sus zonas verdes. Sólo ha cuidado con celo los lazos interurbanos de gran velocidad que disputan a los transportes aéreos su clientela burguesa. El aerotren, que hubiera podido poner las costas y los parajes agrestes al alcance de los domingueros, servirá para ganar

quince minutos entre dos ciudades lejanas y para descargar en las terminales a unos cuantos centenares de viajeros que los transportes urbanos no estarán en condiciones de acoger. ¡Y a eso le llaman progreso!

La verdad es que nadie tiene opción: no se es libre de tener coche o no porque el universo suburbano está pensado en función del coche y otro tanto ocurre con el urbano. Es por ello que la solución revolucionaria ideal, que consistiría en suprimir el coche en provecho de la bicicleta, del tranvía, del autobús y del taxi sin chófer ya no es aplicable en las ciudades autopísticas como Los Angeles, Detroit, Houston, Trappes e incluso Bruselas, modeladas por y para el automóvil. Ciudades desperdigadas, diseminadas a lo largo de calles completamente vacías en las que se alinean edificios idénticos y en las que el paisaje (el desierto) urbano significa: “Estas calles están pensadas para circular tan deprisa como sea posible desde el centro de trabajo al domicilio y viceversa. Son calles para pasar, no para estar. Una vez terminado el trabajo uno sólo puede quedarse en casa y toda persona que circule de noche por la calle será considerada como un delincuente”. En ciertas ciudades americanas el hecho de callejar a pie de noche ya se considera una presunción de delito.

¿No se puede hacer ya nada para poner remedio a esta situación? Sí, pero la alternativa al coche debe ser global. Porque para que la gente pueda renunciar al coche, no basta con ofrecer unos transportes colectivos más cómodos: es preciso que pueda prescindir por completo del uso constante de los transportes, lo que sólo es posible si se siente como en su casa en su barrio, en su distrito, en su ciudad a escala humana, de modo que llegue a gustarle ir a pie desde su trabajo hasta su domicilio. A pie o, si lo desea, en bicicleta. Ningún medio de transporte, por rápido que sea, podrá nunca llegar a compensar de la molestia de vivir en una ciudad inhabitable, de no sentirse cómodo en ningún sitio, de pasar por la calle sólo para ir a trabajar o bien para aislarse y dormir.

“Los usuarios”, escribe Illich, “romperán las cadenas del transporte todopoderoso el día que empiecen a amar su islote de circulación y empiecen a temer alejarse demasiado a menudo”. Pero para poder amar su “territorio”, su “islote de circulación” será necesario que se haga habitable y por tanto no circulable; que el barrio o el distrito vuelva a ser el microcosmos modelado por y para las actividades humanas en el que la gente trabaje, viva, se conozca, se instruya, se comuniquen, y gestione en común el medio social de su vida en común. Tal como respondió Marcuse cuando se le preguntó en una ocasión cuándo sería abolido el despilfarro capitalista: “Vamos a tratar de destruir las grandes ciudades y a construir otras distintas. Esto ya nos llevará unos cuantos meses.”

Puede imaginarse que estas nuevas ciudades serán federaciones de barrios, rodeados de parajes verdes en los que los ciudadanos -y particularmente los escolares- dedicarán varias horas semanales a cultivar los productos frescos necesarios para su subsistencia. Para sus desplazamientos cotidianos, dispondrán de una gama completa de medios de transporte adaptados a las características de una ciudad de tamaño medio: bicicletas municipales, tranvías o trolebuses, taxis eléctricos sin chófer. Para sus desplazamientos de más importancia, por ejemplo para ir al campo, al igual que para el transporte de los huéspedes, se dispondrá de un contingente de automóviles colectivos repartidos por los garajes de los diferentes barrios. El coche habrá dejado de ser necesario. Y es que todo habrá cambiado: el mundo, la vida, la gente. Esto no llegará a ocurrir por sí solo. ¿Qué puede hacerse entre tanto para llegar a esa situación? Antes que nada, no plantear nunca aisladamente el problema del transporte, ligarlo siempre al problema de la ciudad, de la división social del trabajo y de la compartimentación que ésta ha introducido en las diversas dimensiones de la existencia: un lugar para trabajar, otro lugar para alojarse, un tercero para aprovisionarse, un cuarto para instruirse, un quinto para divertirse. El despedazamiento del espacio prolonga la desintegración del hombre iniciada por la división del trabajo en la fábrica. Corta en rodajas al individuo, corta su tiempo, su vida, en parcelas completamente diferenciadas a fin de que en cada una de ellas sea un consumidor pasivo indefenso ante los comerciantes, a fin de que nunca se le ocurra que el trabajo, la cultura, la comunicación, el placer, la satisfacción de las necesidades y la vida personal pueden y deben ser una sola y misma cosa: la unidad de una vida, sostenida por el tejido social de la comunidad.