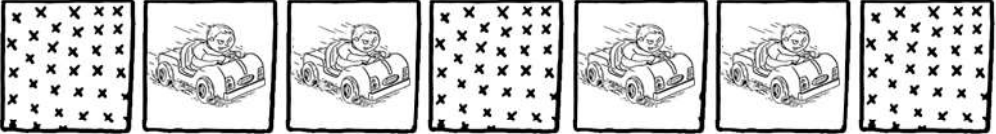
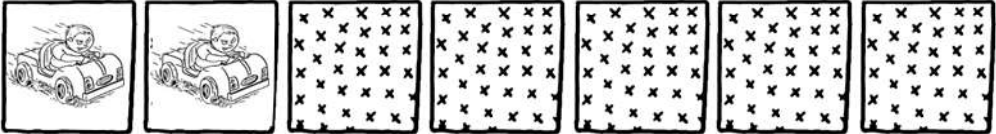
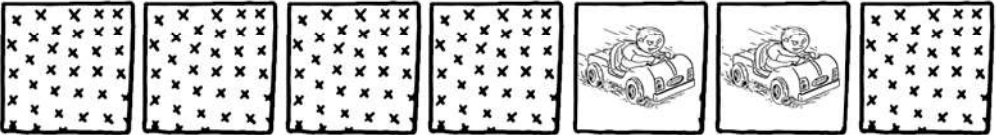
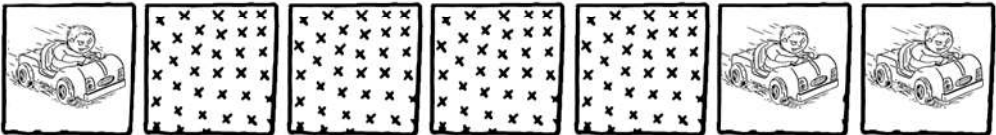




Andre Gorz



Ideologia socială a automobilului



Pagini Libere este un colectiv editorial anarhist.

Suntem un colectiv descentralizat, autonom și organizat non-ierarhic. Scopul nostru este acela de a oferi publicații (cărți, broșuri, fanzine etc.) în limba română și, uneori, în alte limbi, în ideea de a populariza și inspira viziuni și practici alternative la sistemul actual, capitalist și autoritar.

Tradiția libertară a fost întotdeauna una în care pamfletele, tipăriturile clandestine și materialele tipărite rapid și pe ascuns au circulat liber, neîngrădit. Continuând această tradiție, materialele publicate de către Editura Pagini Libere pot fi folosite, adaptate sau modificate de către oricine dorește acest lucru, însă nu cu un scop comercial. Cerem, pe cât posibil, persoanelor care folosesc materialele publicate de noi sau părți din acestea să specifice, într-o formă neintruzivă, sursa de unde au preluat materialele respective.



pagini-libere.ro

facebook.com/editurapaginilibere

instagram.com/paginilibere

editurapaginilibere@protonmail.com



Colectivul Pagini Libere este conștient de impactul ecologic al cărților în format fizic, așa că îți reamintim:

Împarte

Cu cei dragi, din familie sau comunitate, cărțile tale.

Donează

Cărțile de care crezi că nu mai ai nevoie.

Nu arunca

O carte, oricât de deteriorată, nu se aruncă niciodată.

Repară

Fă-ți timp pentru a repara o carte și dă-i șansa ca ea să lumineze mintea altor oameni.

Nu cumpăra ce nu ai nevoie

Nu cumpăra cărți doar de decor.
Cumpără numai ceea ce te interesează cu adevărat.

Deja apărute:

50. *Carolina Vozian* – Könyv, kéglí, kéreg, kuckó, kvártély
51. *CrtímethInc.* – Az én mint Másik. Reflexiók az öngondoskodásról
52. *David Graeber* – *Te anarchista vagy? A válasz meglepő!*
53. *Georgiana Aldessa Lincan* – A fehér privilégium felhasználása a társadalmi igazságosságért folytatott harcban
54. *Giorgio Agamben* – Az ellenőrző államtól a destituáló hatalom praxisáig
55. Határonkon átvélő feminista manifesztum
56. *Két Dűsznómia* – A személyes egyben politikai – javaslatok baloldali aktivista körökben alkalmazható jó gyakorlatokra
57. *Kimberlé Crenshaw* – Az interszekcionalitás sürgőssége
58. *Vincze Enikő* – Küzdelmek a társadalmi reprodukció terén világiárvány idején: Lakhatási igazságosság Romániában
59. *Murray Bookchin* – Libertárius municipalizmus
60. *Oana Dorobanțiu* – Szövetségesség és performativitás: mit jelent szövetségességnek lenni?
61. *The Ongoing Collective* – Anarchafeminista Manifesztum 1.0

III. În engleză

62. *Adina Marinca* – This is NOT a love story! LoveKills, punk and the first 20 years of anarcho-feminism in Romania
63. *Cosmin Koszor-Codrea* – Science popularization and Romanian anarchism in the nineteenth century
64. *Cristian-Dan Grecu* – Csipike – the Communist Pipsqueak
65. *M.E.K.A.N.* – Ecstasy in the time of cholera
66. *Vlad Brătuleanu* – A Brief History of Anarchism in Romania
67. Essential Strike Manifesto for the 8th of March / A nélkülözhetetlen sztrájk március 8-i manifesztuma / Manifestul grevei esențiale de 8 martie

IV. Alte limbi

68. *M.E.K.A.N.* – Ekstase in Zeiten der Cholera
69. *Veda Popovici* – La Police assassine ! Pratiques et principes pour une solidarité féministe contre la répression.

CĂRȚI:

I. În română

1. Nicolas Trifon: un parcurs libertar internaționalist – interviuri
2. *Iuliu Neagu-Negulescu* – Arimania
3. *Mihail Bakunin* – Dumnezeu și Statul

Deja apărute:

BROȘURI

I. În română

1. *A. Răvășel* – Mircea Rosetti
2. *Adina Marincea* – Asta (nu) e o poveste de dragoste! LoveKills, punk și primii 20 de ani de anarcha-feminism în România
3. *Adrian Tătăran* – Panait Mușoiu
4. Anarhie relațională, nu libertarianism! Mic ghid de re-imaginat relațiile noastre de zi cu zi
5. Anarhismul și vechea mișcare socialistă
6. *Andie Nordgren* – Anarhia relațională (introducere de *hopancarusel*)
7. Anuarul Anarhivei 2020
8. *André Gorz* – Ideologia socială a automobilului
9. *bell hooks* – Să înțelegem patriarhatul
10. *CCRI / EZLN* – O declarație pentru viață și alte texte (2020-2021)
11. *Chiara Bottici* – Anarhafeminism: către o antologie a transindividualului
12. *Colin Ward* – Anarhismul ca teorie a organizării
13. *CrimethInc* – Tot vs. Acțiune Directă
14. *Cristian-Dan Grecu* – Csipike – piticul comunist
15. Cum să organizezi un grup de Cruce Neagră Anarhistă. Un ghid practic
16. *David Graeber* – Ești un anarhist? Răspunsul te-ar putea surprinde!
17. *David Graeber* – Noii anarhiști
18. *David Graeber* – Speranța în comun
19. *Dennis Fox* – Anarhism și psihologie
20. *Necunoscut* – Slogane din mai 68
21. *Emma Goldman* – Căsătorie și iubire
22. *Emma Goldman* – Gelozia: cauze și posibile remedii
23. *Emma Goldman* – Nu există Comunism în URSS
24. *Errico Malatesta* – Anarhia
25. *Giorgio Agamben* – De la un stat al controlului către un praxis al puterii destituate
26. *Institutul pentru Studii Anarhiste* – Genul
27. *Ionuț-Valentin Cucu* – Kurzii, între naționalism

- identitar și federalism libertar
28. *Lucy Parsons* – Principiile anarhiei
 29. *Martin Veith* – Neobosit! Iuliu Neagu-Negulescu
 30. *Mechel Stanger* – Amintirile unui anarhist din România
 31. *M.E.K.A.N.* – Demoni Dansatori: cugetări provizorii asupra mișcării free party siciliene
 32. *Mihail Bakunin* – Catehism revoluționar
 33. *Murray Bookchin* – Municipalismul libertar
 34. *Murray Bookchin* – Revolta marinarilor din Kronstadt
 35. *Philip Rieblin* – 10 reguli pentru o societate non-violentă
 36. *Piotr Kropotkin* – Ordinea
 37. *Robert Graham* – Ideea generală a Revoluției la Proudhon
 38. Sub același acoperiș: Antologia revendicărilor și analizelor pentru dreptate locativă — o perspectivă intersecțională în contextul pandemiei COVID-19
 39. Suprerealism și anarhism
 40. *Veda Popovici* – Poliția Ucide! Practici și principii pentru o solidaritate feministă anti-represiune
 41. *Vlad Brătuleanu* – Anarhismul în România

II. În maghiară

42. A Combahee River Collective Nyilatkozata
43. *Adina Marincea* – Ez (nem) egy szerelmi történet! LoveKills, punk és az anarchafeminizmus első húsz éve Romániában
44. *Angela Davis* – Reformáljuk meg vagy számoljuk fel a börtönöket?
45. *Audre Lorde* – A düh használatáról: a rasszizmusra válaszó nő
46. *Audre Lorde* – Életkor, rassz, osztály és nem: Nők újradefiniálják a különbséget
47. *bell hooks* – Feminista politika
48. *bell hooks* – Megérteni a patriarhátust
49. *Carmen Gheorghe* – Fejünkbe húzzuk a szoknyáinkat a roma feminizmusért

Cel mai rău lucru despre mașini este că sunt precum castelele sau vilele de la malul mării: bunuri de lux inventate pentru plăcerea exclusivă a unei minorități foarte bogate și care, prin concepție și natură, nu au fost destinate niciodată marilor mase de oameni. Spre deosebire de aspirator, radio sau bicicletă, care își păstrează valoarea de utilizare atunci când toată lumea are una, mașina, ca și vila de la malul mării, este dezirabilă și utilă doar în măsura în care masele nu au una. Iată cum, atât în concepție, cât și în scopul inițial, mașina este un bun de lux. Iar esența luxului constă în faptul că nu poate fi democratizat. Dacă toată lumea poate avea luxul, nimeni nu are niciun avantaj de pe urma lui. Dimpotrivă, toată lumea îi păcălește, îi înșală și îi frustrează pe toți ceilalți și, la rândul-i, este păcălită, înșelată și frustrată.

În cazul vilelor de la malul mării, acest lucru este destul de bine cunoscut. Niciun politician nu a îndrăznit încă să afirme că democratizarea dreptului la vacanță ar însemna o vilă cu plajă privată pentru fiecare familie. Toată lumea înțelege că, dacă fiecare dintre cele 13 sau 14 milioane de familii ar folosi doar 10 metri de coastă, ar fi nevoie de 140.000 km de plajă pentru ca toate să aibă partea lor!¹ A da fiecăruia partea sa ar însemna să se taie plajele în fâșii atât de mici — sau ca vilele să fie foarte înghesuite una-n-cealaltă — încât valoarea lor de utilizare ar fi nulă și avantajul lor față de un complex hotelier ar dispărea. Pe scurt, democratizarea accesului la plaje indică o singură soluție — cea colectivistă. Iar

1. Doar ca idee, în cazul României, dacă am presupune că 2.000.000 este populația țării, iar fiecare familie ar fi formată din 4 persoane, am avea nevoie de 5.000 de kilometri de plajă, asta în condițiile în care litoralul românesc are o lungime de 245 de kilometri de uscat (n.tr.).

această soluție este în mod necesar în război cu luxul plajei private, care este un privilegiu pe care o mică minoritate și-l ia ca pe un drept în detrimentul tuturor.

Acum, de ce ceea ce este perfect evident în cazul plajelor nu este în general recunoscut ca fiind valabil și pentru transport? La fel ca și casa de pe plajă, oare nu ocupă mașina un spațiu limitat? Nu îi exclude pe ceilalți care folosesc drumurile (pietoni, bicicliști, șoferi de tramvai și de autobuz)? Nu-și pierde valoarea de utilizare atunci când fiecare își folosește propria mașină? Și totuși, există o mulțime de politicieni care insistă că fiecare familie are dreptul la cel puțin o mașină și că depinde de „guvern” să facă posibil ca toată lumea să parcheze convenabil, să conducă ușor în oraș și să plece în vacanță în același timp cu toți ceilalți, mergând cu 110 km/h pe drumurile spre locurile de vacanță. Monstruozitatea acestei prostii demagogice este imediat evidentă, și totuși nici măcar stânga nu se sfiște să recurgă la ea. De ce este tratată mașina ca o vacă sacră? De ce, spre deosebire de alte bunuri „privative”, nu este recunoscută ca un lux antisocial? Răspunsul trebuie căutat în următoarele două aspecte ale condusului:

- Automobilismul de masă reprezintă un triumf absolut al ideologiei burgheze la nivelul vieții cotidiene. El dă și susține în fiecare iluzia că orice individ poate obține propriul beneficiu în detrimentul tuturor celorlalți. Să luăm exemplul egoismului crud și agresiv al șoferului care, în orice moment, îi ucide la figurat pe „ceilalți”, care apar doar ca obstacole fizice în calea propriei viteze. Acest egoism agresiv și competitiv anunță sosirea unui comportament universal burghez și a luat naștere de când șofatul a devenit un lucru obișnuit. („Nu veți avea niciodată socialism cu astfel de oameni”, mi-a spus un prieten est-german, supărat de spectacolul traficului din Paris).
- Automobilul este exemplul paradoxal al unui obiect de lux care a fost devalorizat de propria sa răspândire. Dar această devalorizare practică nu a fost încă urmată de o devalorizare ideologică. Mitul plăcerii și al beneficiilor automobilului persistă, deși, dacă transportul în comun ar fi generalizat, superioritatea sa s-ar dovedi izbitoare. Persistența acestui

compartimentează numeroasele dimensiuni ale vieții. Un loc pentru muncă, altul pentru „traie”, un al treilea pentru cumpărături, un al patrulea pentru învățare, un al cincilea pentru divertisment. Modul în care este amenajat spațiul nostru duce mai departe dezintegrarea oamenilor care începe cu diviziunea muncii în fabrică. Ea taie o persoană în felii, taie timpul nostru, viața noastră, în felii separate, astfel încât în fiecare dintre ele ești un consumator pasiv, la mila comercianților, astfel încât nu te gândești niciodată că munca, cultura, comunicarea, plăcerea, satisfacerea nevoilor și viața personală pot și ar trebui să fie unul și același lucru: o viață unificată, susținută de țesutul social al comunității.

Din *Le Sauvage* din septembrie-octombrie 1973.

André Gorz a fost un filosof, jurnalist și scriitor. A fost cunoscut drept unul dintre primii ecosociaști și ecologiști poltiici.

mit este ușor de explicat. Răspândirea automobilului privat a înlocuit transportul în masă și a modificat planificarea urbană și locuințele în așa fel încât a transferat automobilului funcțiile pe care propria sa răspândire le-a făcut necesare. Ar fi nevoie de o revoluție ideologică („culturală”) pentru a rupe acest cerc. Evident, nu este de așteptat ca acest lucru să vină din partea clasei conducătoare (fie ea de dreapta sau de stânga).

Să ne uităm mai atent la aceste două puncte.

Când a fost inventată mașina, aceasta a fost menită să ofere câtorva persoane foarte bogate un privilegiu fără precedent: acela de a călători mult mai repede decât toți ceilalți. Nimeni până atunci nu visase vreodată la așa ceva. Viteza tuturor trăsurilor era, în esență, aceeași, indiferent dacă erai bogat sau sărac. Caleștile celor bogați nu mergeau mai repede decât căruțele țăranilor, iar trenurile îi transportau pe toți cu aceeași viteză (nu au început să aibă viteze diferite decât atunci când au început să concureze cu automobilul și avionul). Astfel, până la începutul secolului, elita nu călătorea cu o viteză diferită de cea a poporului. Automobilul urma să schimbe toate acestea. Pentru prima dată, diferențele de clasă urmau să se facă și prin intermediul vitezei și al mijloacelor de transport.

La început, acest mijloc de transport părea inaccesibil pentru mase — era atât de diferit de mijloacele obișnuite. Nu exista nicio comparație între automobil și celelalte: căruța, tren, bicicletă sau căruța trasă de cai. Ființe excepționale ieșeau la plimbare în vehicule autopropulsate care cântăreau cel puțin o tonă și ale căror organe mecanice extrem de complicate erau pe cât de misterioase, pe atât de ascunse vederii. Căci un aspect important al mitului automobilului este că, pentru prima dată, oamenii se plimbau în vehicule private ale căror mecanisme de funcționare le erau complet necunoscute și ale căror întreținere și alimentare trebuiau încredințate unor specialiști. Iată paradoxul automobilului: el pare să le confere proprietarilor săi o libertate nelimitată, permițându-le să călătorească când și unde doresc, cu o viteză egală sau mai mare decât cea a trenului. Dar, de fapt, această aparentă independență are la bază o dependență radicală. Spre deosebire de călăreț, de căruțaș sau de biciclist, automobilistul urma să depindă

pentru aprovizionarea cu combustibil, precum și pentru cel mai mic tip de reparație, de dealeri și specialiști în motoare, lubrifiere și aprindere, precum și de interschimbabilitatea pieselor. Spre deosebire de toți proprietarii anteriori ai unui mijloc de locomoție, relația automobilistului cu vehiculul său urma să fie aceea de utilizator și consumator — și nu de proprietar și stăpân. Cu alte cuvinte, acest vehicul îl va obliga pe proprietar să consume și să utilizeze o serie de servicii comerciale și produse industriale care nu puteau fi furnizate decât de o terță parte. Independența aparentă a proprietarului de automobil nu făcea decât să ascundă o dependență radicală reală.

Magnații petrolului au fost primii care și-au dat seama de câștigul care putea fi obținut din distribuția largă a autovehiculelor. Dacă oamenii puteau fi convinși să călătorească în mașini, acestora li se putea vinde combustibilul necesar pentru a le pune în mișcare. Pentru prima dată în istorie, oamenii ar deveni dependenți de o sursă comercială de energie pentru a se deplasa. Ar exista tot atâția clienți pentru industria petrolieră câți automobiliști — și, din moment ce ar exista tot atâția automobiliști câte familii, întreaga populație ar deveni clienții comercianților de petrol. Visul oricărui capitalist era pe cale să devină realitate. Toată lumea urma să depindă, pentru nevoile zilnice, de o marfă pe care o singură industrie o deținea în regim de monopol.

Tot ce mai rămânea de făcut era să convingă populația să conducă mașini. Nu ar fi fost nevoie de prea multă persuasiune. Ar fi fost suficient să se reducă prețul unei mașini prin utilizarea producției în masă și a liniei de asamblare. Oamenii s-ar ar fi înghesuit să o cumpere. Au căzut peste ei înșiși, fără să-și dea seama că erau duși de nas. Ce le-a oferit, de fapt, industria automobilului? Doar atât: „De acum înainte, la fel ca nobilimea și burghezia, și voi veți avea privilegiul de a conduce mai repede decât oricine altcineva. Într-o societate automobilistică, privilegiul elitei vă este pus la dispoziție.”

Oamenii s-au grăbit să cumpere mașini până când, pe măsură ce clasa muncitoare a început să le cumpere și ea, automobiliștii și-au dat seama că au fost păcăliți. Li se promisese un privilegiu burghez, se îndatoraseră pentru a-l dobândi,

se lipsească complet de transport, deoarece se vor simți ca acasă în cartierele lor, în comunitatea lor, în orașele lor de dimensiuni umane, și vor avea plăcerea de a merge de la serviciu până acasă — pe jos sau, dacă este nevoie, cu bicicleta. Niciun mijloc de transport rapid și de evadare nu va compensa vreodată supărarea de a trăi într-un oraș nelocuibil în care nimeni nu se simte ca acasă sau iritarea de a merge în oraș doar pentru a lucra sau, pe de altă parte, pentru a fi singur și a dormi.

„Oamenii — scrie Illici — vor rupe lanțurile transportului copleșitor atunci când vor ajunge din nou să iubească ca pe un teritoriu propriu ritmul lor particular și să se teamă să se îndepărteze prea mult de el.” Dar, pentru a iubi „propriul teritoriu”, acesta trebuie mai întâi să fie făcut locuibil, și nu circulabil. Cartierul sau comunitatea trebuie să devină din nou un microcosmos modelat de și pentru toate activitățile umane, unde oamenii pot lucra, locui, se pot relaxa, învăța, comunica și bate câmpii, și pe care îl gestionează împreună ca loc al vieții lor în comun. Când cineva l-a întrebat cum își vor petrece oamenii timpul după revoluție, atunci când risipa capitalistă va fi fost eliminată, Marcuse a răspuns: „Vom dărâma marile orașe și vom construi altele noi. Asta ne va ține ocupați pentru o vreme.”

Aceste noi orașe ar putea fi federații de comunități (sau cartiere) înconjurate de centuri verzi, ai căror cetățeni — și în special elevii — vor petrece câteva ore pe săptămână cultivând produsele proaspete de care au nevoie. Pentru a se deplasa în fiecare zi, ei și ele ar putea folosi toate tipurile de transport adaptate unui oraș de dimensiuni medii: biciclete municipale, autobuze sau troleibuze, taxiuri electrice fără șofer. Pentru călătoriile mai lungi la țară, precum și pentru oaspeți, un parc de automobile comune ar fi disponibil în garajele din cartier. Mașina nu ar mai fi o necesitate. Totul se va fi schimbat: lumea, viața, oamenii. Și acest lucru nu se va fi produs de la sine.

Între timp, ce este de făcut pentru a ajunge acolo? Mai presus de toate, nu faceți niciodată din transport o problemă în sine. Conectați-l întotdeauna la problema orașului, a diviziunii sociale a muncii și la modul în care aceasta

avantajele trenului și toate dezavantajele acestuia, plus unele proprii: vibrații, spațiu îngust, pericol de accidente, efortul necesar pentru a-l conduce.

Și totuși, veți spune, oamenii nu iau trenul. Bineînțeles că nu! Cum ar putea? Ați încercat vreodată să mergeți din Boston la New York cu trenul? Sau de la Ivry la Treport? Sau de la Garches la Fontainebleau? Sau de la Colombes la l'Isle-Adam? Ați încercat într-o sâmbătă sau duminică de vară? Ei bine, atunci, încercați și vă doresc mult noroc! Veți observa că capitalismul automobilistic s-a gândit la toate. Tocmai când mașina omoară automobilul, acesta se asigură că alternativele să dispară, făcând astfel automobilul obligatoriu. Astfel, mai întâi statul capitalist a permis ca legăturile feroviare dintre orașe și zonele rurale din jur să se destrame, iar apoi le-a eliminat. Singurele care au fost cruțate sunt legăturile interurbane de mare viteză care concurează cu liniile aeriene pentru o clientelă burgheză. Iată un progres pentru voi!

Adevărul este că nimeni nu are de fapt de ales. Nu ești liber/ă să ai sau nu o mașină, deoarece lumea suburbană este concepută pentru a fi o funcțiune a mașinii și, din ce în ce mai mult, la fel este și lumea urbană. De aceea, soluția revoluționară ideală, care constă în eliminarea automobilului în favoarea bicicletei, a tramvaiului, a autobuzului și a taxiului fără șofer, nu mai este aplicabilă nici măcar în marile orașe de navetiști, precum Los Angeles, Detroit, Houston, Trappes sau chiar Bruxelles, care sunt construite de și pentru automobil. Aceste orașe scindate sunt înșirate de-a lungul unor străzi goale, mărginite de dezvoltări urbane identice; iar peisajul lor (un deșert) spune: „Aceste străzi sunt făcute pentru a conduce cât mai repede posibil de la serviciu acasă și invers. Tu treci pe aici, nu locuiești aici. La sfârșitul zilei de lucru, toată lumea ar trebui să stea acasă, iar oricine este găsit pe stradă după lăsarea serii ar trebui considerat suspect de a complota răul.” În unele orașe americane, simplul fapt de a te plimba noaptea pe străzi este un motiv de suspiciune de infracțiune.

Așadar, s-a terminat? Nu, dar alternativa la mașină va trebui să fie cuprinzătoare. Pentru ca oamenii să poată renunța la mașini, nu va fi suficient să le oferim un transport în comun mai confortabil. Ei vor trebui să fie capabili să

iar acum vedeau că și ceilalți puteau obține unul. La ce bun un privilegiu dacă toată lumea îl poate avea? Este un joc prostesc. Mai rău, îi ridică pe toți împotriva celorlalți. Paralizia generală este provocată de o ciocnire generală. Pentru că atunci când toată lumea își revendică dreptul de a conduce cu viteza privilegiată a burgheziei, totul se oprește, iar viteza de circulație în oraș scade vertiginos — la Boston ca și la Paris, Roma sau Londra — sub cea a unei căruțe trase de cai; la orele de vârf, viteza medie pe șosea scade sub viteza unui biciclist.

Nimic nu ajută. Toate soluțiile au fost încercate. Toate sfârșesc prin a înrăutăți lucrurile. Indiferent dacă se mărește numărul de autostrăzi urbane, centuri, pasaje supraetajate, autostrăzi cu 16 benzi și drumuri cu taxă, rezultatul este întotdeauna același. Cu cât sunt mai multe drumuri în funcțiune, cu atât mai multe mașini le blochează, iar traficul din oraș devine tot mai paralizat. Atâta timp cât vor exista orașe, problema va rămâne nerezolvată. Indiferent cât de largă și de rapidă este o autostradă, viteza cu care vehiculele pot ieși de pe ea pentru a intra în oraș nu poate fi mai mare decât viteza medie pe străzile orașului. Atâta timp cât viteza medie în Paris este de 10-20 km/h, în funcție de momentul zilei, nimeni nu va putea ieși de pe șoselele de centură și autostrăzile care înconjoară și intră în capitală cu mai mult de 10-20 km/h.

Același lucru este valabil pentru toate orașele. Este imposibil să conduci cu mai mult de o medie de 20 km/h în rețeaua încălțită de străzi și bulevarde care caracterizează orașele tradiționale. Introducerea unor vehicule mai rapide perturbă inevitabil traficul urban, provocând blocaje și, în cele din urmă, paralizia completă.

Pentru ca mașina să prevaleze, mai există o soluție: să scăpăm de orașe. Adică, să le înșirăm pe sute de kilometri de-a lungul unor drumuri uriașe, transformându-le în suburbii de autostradă. Este ceea ce s-a făcut în Statele Unite. Ivan Ilici rezumă efectul în aceste cifre surprinzătoare: „Americanul tipic dedică mai mult de 1500 de ore pe an (ceea ce înseamnă 30 de ore pe săptămână, sau 4 ore pe zi, inclusiv duminica) mașinii lui [sau a ei]. Aceasta include timpul petrecut la volan, atât în mișcare, cât și oprit, orele de muncă pentru a o plăti și pentru

a plăti benzina, anvelopele, taxele de drum, asigurarea, amenzile și impozitele. 1500 de ore îi sunt necesare acestui american pentru a parcurge 6000 de mile (în decursul unui an). Trei mile și jumătate îi iau lui (sau ei) o oră. În țările care nu au o industrie de transport, oamenii călătoresc exact cu această viteză pe jos, cu avantajul că pot merge oriunde doresc și nu sunt limitați la drumuri asfaltate.”

Este adevărat, subliniază Illici, că, în țările neindustrializate, călătoriile ocupă doar 3-8% din timpul liber al oamenilor (ceea ce înseamnă între două și șase ore pe săptămână). Astfel, o persoană pe jos parcurge într-o oră dedicată călătoriei tot atâția kilometri cât o persoană în mașină, dar dedică de 5 până la 10 ori mai puțin timp deplasării. Morala: Cu cât vehiculele rapide sunt mai răspândite în cadrul unei societăți, cu atât mai mult timp — dincolo de un anumit punct — vor petrece și vor pierde oamenii în călătorii. Este un fapt matematic.

Motivul? Tocmai l-am văzut: Orașele și localitățile au fost fragmentate în suburbii de autostrăzi nesfârșite, pentru că aceasta a fost singura modalitate de a evita congestionarea traficului în centrele rezidențiale. Dar latura cealaltă a monezii este evidentă: în cele din urmă, oamenii nu se pot deplasa convenabil pentru că sunt departe de tot. Pentru a face loc mașinilor, distanțele au crescut. Oamenii locuiesc departe de locul de muncă, departe de școală, departe de supermarket — ceea ce necesită apoi o a doua mașină pentru a putea face cumpărăturile și pentru a putea duce copiii la școală. Ieșiri în oraș? Nici nu se pune problema. Prieteni? Mai sunt vecinii... și atât. În cele din urmă, mașina pierde mai mult timp decât economisește și creează mai multă distanță decât acoperă. Desigur, poți ajunge la serviciu cu 100 km/h, dar asta pentru că locuiești la 50 de kilometri de locul de muncă și ești dispus să acorzi o jumătate de oră ultimilor 10 kilometri. Ca să rezumăm totul: „O bună parte din munca fiecărei zile se duce pentru a plăti deplasarea necesară pentru a ajunge la serviciu” (Ivan Illici).

Poate că vă spuneți: „Dar cel puțin în acest fel poți scăpa de iadul orașului odată ce se termină ziua de lucru”. Iată, acum știm: „orașul”, marele oraș care, timp de generații întregi, a fost considerat o minune, singurul loc în care

merită să trăiești, este considerat acum un „iad”. Toată lumea vrea să evadeze din el, să trăiască la țară. De ce această răsturnare de situație? Dintr-un singur motiv. Mașina a făcut marele oraș de nelocuit. L-a făcut urât mirositor, zgometos, sufocant, prăfuit, atât de aglomerat încât nimeni nu mai vrea să iasă seara. Astfel, din moment ce mașinile au ucis orașul, avem nevoie de mașini mai rapide pentru a fugi pe super-autostrăzi spre suburbiile care sunt tot și tot mai departe. Ce argument circular impecabil: dați-ne mai multe mașini ca să putem scăpa de distrugerile provocate de mașini.

De la un obiect de lux și un semn de privilegiu, mașina a devenit astfel o necesitate vitală. Trebuie să ai una pentru a putea scăpa din infernul urban al mașinilor. Industria capitalistă a câștigat astfel jocul: superfluul a devenit necesar. Nu mai este nevoie să-i convingem pe oameni că își doresc o mașină; necesitatea ei este un fapt. Este adevărat că cineva poate avea îndoieli când privește fuga motorizată pe drumurile exodului. Între 8 și 9:30 dimineața, între 17:30 și 19:00, iar în weekend, timp de cinci și șase ore, rutele de evadare se întind în procesiuni bară-la-bară mergând (în cel mai bun caz) cu viteza unui biciclist și într-un nor dens de fum de eșapament. Ce a mai rămas din avantajele mașinii? Ce mai rămâne atunci când, inevitabil, viteza maximă pe șosele este limitată exact la viteza celei mai lente mașini?

Destul de corect. După ce a ucis orașul, mașina ucide mașina. După ce le-a promis tuturor că vor putea merge mai repede, industria auto ajunge la rezultatul implacabil de previzibil: toată lumea trebuie să meargă la fel de încet ca și cel mai lent, la o viteză determinată de legile simple ale dinamicii fluidelor. Mai rău: după ce a fost inventată pentru a-i permite proprietarului său să meargă unde dorește, la ora și viteza pe care le dorește, mașina devine, dintre toate vehiculele, cel mai servil, riscant, nesigur și inconfortabil. Chiar dacă îți dai o marjă de timp generoasă, nu știi niciodată când blocajele te vor lăsa să ajungi acolo. Ești legat de drum la fel de inexorabil ca trenul de șinele sale. La fel ca și călătorul pe calea ferată, nu te poți opri din impuls și, la fel ca trenul, trebuie să mergi cu o viteză decisă de altcineva. În concluzie, automobilul nu are niciunul dintre