

El Diacrític | | Actualitzat el 24/01/2019 a les 21:47

Armillles grogues, contenidors grocs i or negre

Arnau Comajoan parteix del fenomen de les armilles grogues a l'Estat francès per fer una crítica a la dependència del petroli del sistema capitalista mentre administracions com l'Agència de Residus continuen responsabilitzant les classes populars de la preservació del planeta | «Cal actuar en conseqüència sobre qui n'és realment responsable: en el camp dels residus, les grans empreses productores i distribuïdores dels béns de consum que empastifen innecessàriament qualsevol producte amb mil embolcalls i envasos majoritàriament de plàstic»



Manifestant del moviment de les armilles grogues | Thomas Bresson

Armillles grogues. Ja fa dos mesos de l'aparició del moviment de les armilles grogues a l'Estat francès, una revolta que ha tingut un gran ressò als mitjans de comunicació i en la qual també, en el context del procés d'autodeterminació català, s'hi ha parat especial atenció per les seves formes de lluita i la seva efectivitat respecte el seu objectiu principal inicial: aconseguir aturar la pujada del preu dels carburants. Molt poc s'ha parlat, en canvi, del fons de la qüestió que envolta el moviment de les armilles grogues: el per què de la pujada dels carburants i de l'oposició popular massiva a l'Estat francès.

Contenidors grocs. A més petita escala, també des de fa unes setmanes, l'Agència de Residus

de Catalunya de la Generalitat duu a terme una campanya més per promoure el reciclatge junt amb Ecoembes i Ecovidrio, que són les empreses que estan al darrere del corresponent negoci del reciclatge. Aquest cop no es tracta d'una campanya com la del famós «Envàs, on on vas?» per dir que reciclis exclusivament aquells envasos dels quals les empreses del reciclatge en poden treure un rendiment econòmic, sinó que es focalitza en assenyalar les persones que no reciclen i, literalment, les seves excuses per no fer-ho, tot acusant-les d'estar acabant amb el planeta.

Tant com a forma de lluita, com pel color o com a potencial residu de plàstic, els llaços grocs podrien ser el nexa d'unió de tot això però no, més enllà de la coincidència, en aquest article vull parlar del col·lapse ecològic al que s'aboca la nostra societat basada en el petroli, l'or negre que mou l'economia capitalista. El petroli en el qual es fonamenta el model actual de transport de persones i de mercaderies, i amb el qual funciona l'agricultura motoritzada i bona part de la indústria al món.

Aquest ús desorbitat del petroli, però, implica una sèrie de problemàtiques que a un termini probablement més curt del que ens imaginem ens durà al col·lapse com a societat: el petroli és un recurs finit que s'està acabant, la seva combustió contamina l'aire i, a més, aquesta combustió és la principal responsable de l'efecte hivernacle que ens portarà al canvi climàtic, amb les corresponents conseqüències naturals. Per tant, el problema per a la continuïtat de la -injusta- societat actual a la Terra amb el petroli no és només un sinó que en són diversos: com es durien a terme totes les activitats que actualment se sustenten en l'ús del petroli? Quin és el límit de contaminació de l'aire que podem suportar nosaltres i la resta d'espècies? Algú ha pensat de veritat què farem davant les ben conegudes conseqüències del canvi climàtic (pujada del nivell del mar, de la temperatura, climes més extrems...)?

El sentit comú, tenint en compte aquestes premisses, aconsella deixar d'utilitzar el petroli, o com a mínim fer una transició per deixar de dependre'n. I amb algun discurs semblant, passat pel filtre del reformisme i la institucionalització més rànica, el govern d'en Macron avança la pujada de l'impost al gasoil i el poble s'aixeca amb les armilles grogues contra aquesta pujada del preu del gasoil. Seguint les tesis de la campanya de l'Agència de Residus de Catalunya, potser el que havia faltat era una campanya per culpabilitzar la gent que es mou amb cotxe.



Plafó de la campanya «Et necessitem, recicla» al metro de Barcelona Foto: Arnau Comajaoan

La lliçó que cal aprendre de les armilles grogues, que en realitat és la clau que hauria de guiar l'ecologisme, i tal com conclou Florent Marcellesi en el seu article, és que la transició ecològica cal fer-la amb la classe treballadora, i no a costa o en contra d'aquesta. Això vol dir que l'acció de l'Estat no ha de consistir en dir que la gent, a la seva vida quotidiana, faci A o B ja sigui a través de campanyes o de la creació d'impostos generals determinats (la «fiscalitat ecològica») si això no va acompanyat de mesures fermes per fer d'aquest canvi quelcom factible, que no enfonsi la classe treballadora a més pobresa i més desigualtat social com faria la mesura de Macron.

En el camp de la mobilitat, un camí a seguir seria el de fer una aposta decidida pel transport públic en aquelles zones, les periurbanes i rurals, on la dependència del vehicle privat (i per tant del petroli, a no ser que ens encomanem a la fal·làcia de la reconversió de tots els vehicles a elèctrics, com si el problema fos la propulsió i no l'ús no col·lectiu) és estructural després d'anys de promoció de la mobilitat en cotxe i amb una oferta de transport públic deficient. Prendre nota del que explica, per exemple, l'article «*On peut se passer d'auto dans le rural, montrent l'Allemagne, l'Italie et l'Autriche*» publicat al digital francès *Reporterre* (d'on recomano llegir també el publicat aquest dilluns per Patrick Farbiaz), respecte la recuperació (amb força i freqüències de pas altes i no pas testimonials) de línies ferroviàries tancades a finals del segle passat, d'apostar per serveis de bus regulars i amb una determinada cadència que puguin esdevenir referents als entorns no metropolitans, en front a la tendència actual a convertir el

transport públic -si existeix- a les zones rurals en «transport a la demanda», quelcom que assegura certa solvència a l'empresa concessionària del servei però que l'aboca a esdevenir residual en llocs on podria no ser-ho. Com sempre, però, mana el fet que el transport públic pugui proporcionar uns comptes positius a una empresa de transport, i aquest és precisament un dels paradigmes que cal combatre.

Arreu dels Països Catalans, podem veure com s'han construït quilòmetres i quilòmetres de vies ràpides per al transport per carretera -promovent el vehicle privat- mentre la xarxa ferroviària fora de les àrees metropolitanes, a excepció de l'Alta Velocitat, ha decrescut respecte la que ja hi havia al segle XIX i principis del XX -quan es van construir les línies existents. I com l'oferta de bus interurbà en les zones amb menys densitat de població, subjecta a un règim de concessions per al que no s'ha plantejat cap canvi estructural, és poc atractiva o testimonial, si és que existeix. Quan la mobilitat en transport públic al rerepaís sigui digna, llavors apujar els impostos als combustibles derivats del petroli i apel·lar a la responsabilitat de no utilitzar el cotxe no serà un insult per a la gent que en depèn. No sembla que anem per gaire bon camí amb la imminent liberalització del transport ferroviari de passatgers (sí, s'acaba la gestió pública exclusiva i ja comencen a treure el cap coses com Sagalés Rail, Alsa Rail o Ferrovial Railway)...



Plafó d'una campanya de la Generalitat, per la biodiversitat, al costat d'unes papereres de reciclatge poc reeixides, al metro de Barcelona Foto: Arnau Comajoan

A tot això, quan anant pel metro i per la tele vaig veure els anuncis de l'Agència de Residus vaig

pensar que la campanya té força paral·lelismes amb la lògica de Macron, una reacció en la línia del que explicava també Laia Altarriba a l'article «Jo no estic acabant amb el planeta». Amb quina raó l'Agència de Residus i les empreses que viuen del reciclatge es poden atrevir d'acusar la gent que no recicla d'estar acabant amb el planeta? La Terra se salvarà del col·lapse si els catalans dipositem certs residus dels quals es pot treure un rendiment econòmic del seu reciclatge a la fracció que toca? Amb això no pretenc dir que la campanya hauria de ser més suau, sinó tot el contrari: cal que es transmeti amb sinceritat l'abisme al qual ens propulem, però cal actuar en conseqüència sobre qui n'és realment responsable: en el camp dels residus, les grans empreses productores i distribuïdores dels béns de consum que empastifem innecessàriament qualsevol producte amb mil embolcalls i envasos majoritàriament de plàstic -derivat del petroli-, i que estaria per veure si tracten adequadament els residus que a la seva vegada generen.

I un cop entrats en el camp de la producció i distribució del que es consideren mercaderies - especialment en el cas d'aliments-, incidir també en els sense sentit de les importacions i exportacions des de o cap a l'altra punta del món de productes que es poden produir aquí o productes superflus. Que es poden produir aquí -al País Valencià i a Mallorca- com les taronges, en comptes de possibilitar que s'importin de Sud-àfrica tot provocant una crisi al sector de la citricultura en determinades zones rurals del país, i de nou a costa de gastar petroli per dur-les, o sense anar tant lluny, apostar pel conreu de patates aquí i impedir que la llei del mercat faci més rendible importar-les de França. Superflus com les fruites exòtiques d'importació que l'estil de vida capitalista ens ha creat la necessitat de consumir, així com d'infinitat de productes processats que tampoc aporten res de bo a la nostra dieta més enllà d'un gust artificial i addictiu, molts dels quals impliquen devastacions al territori d'on són obtinguts els seus ingredients com l'oli de palma, amb efectes molt més nocius pel clima que no reciclar (fa riure i tot), però a milers de quilòmetres d'aquí. Supèrflues, també, necessitats que el mateix estil de vida consumista ha creat en nosaltres com passejar-nos en avió -l'aviació, gran consumidora de querosè, derivat del petroli- a fer el turista un cap de setmana com qui va d'excursió un diumenge, o com poder esquiar per mig Pirineu.

Però no, resulta que la culpa és de qui veu aquests anuncis pel metro -on gent amb cert poder com Joan Gaspart diuen haver entrat per primer cop a la vida amb la vaga de taxis-, i la Generalitat -i així la resta d'institucions que fan el mateix- té la barra de responsabilitzar-nos d'estar acabant amb el planeta però té la boca petita a l'hora d'aplicar el que Emilio Santiago, en el seu brillant fil a Twitter, apunta com a economia de guerra ecosocialista tot fent front als agents que, a l'esfera de la producció i l'oferta de serveis són els que de manera determinant porten l'economia en la mateixa direcció de l'ús del petroli fins a l'última gota.



Collita de taronges i mandarines destinades a l'exportació en camps de l'empresa Suiderland Plase a Sudàfrica Foto: Suiderland Plase

Mobilitat, producció i distribució tenen un punt de confluència important, com deia, en les zones rurals, ja que són aspectes clau per assegurar la pervivència (o la reactivació i la potenciació) de les activitats pròpies, lligades al territori de forma sostenible, que ens permeten mantenir-lo viu, evitant l'expulsió de la seva gent cap a les grans ciutats que tan sols reproduïxen el sistema que ens porta al col·lapse. El medi rural el reactivarem així i no instal·lant-hi satèl·lits de les metròpolis com ara la ramaderia integral, amb macrogranges que contaminen, generen més precarietat i reproduïxen el mateix model globalitzat, o pistes d'esquí i parcs temàtics per a urbanites similars, que sols exporten el model del turisme arreu del territori, amb els problemes prou coneguts que comporta a ciutat. Ni seguint potenciant el transport per carretera com per exemple amb el desdoblament de l'A-7, que al Montsià trinxarà més territori d'oliveres centenàries, patrimoni agrícola i natural i d'on, a banda, són espoliades amb fins purament estètics.

Ara bé, com que el mercat lliure, la llibertat de moviments de les mercaderies, la llibertat dels individus de poder comprar el que ens plagui quan ens vingui de gust i provingui d'on provingui amb les condicions i conseqüències que pugui implicar és el que preval en aquest món globalitzat, plantejar mesures contundents per evitar la crisi ecosocial, que perjudicarien els interessos econòmics del gran capital, segurament sigui titllat de totalitari per part seva. Però en el fons és l'única sortida que ens queda, fer front al capitalisme, que és el que ens porta fins aquí i reproduïx la situació sense aturador. La desigualtat social creixent generada pel capitalisme pot amagar-se sota la catifa de traslladar la indignitat a altres indrets dels nostres pobles i ciutats o del món, i alienant-nos a tots plegats; el col·lapse ecològic ens afectarà globalment: la situació no serà sostenible ni de manera cínica i indigna.

Amb tot, penso que cal entendre que cal ser conscient del problema, que és clarament material, i que aquesta consciència ecològica (perquè no pot ser d'altra manera) no ha de tenir com a fi l'acció individual com la que apel·len campanyes de pa sucats amb oli com la de l'Agència de Residus, el «capitalisme verd» ni certs moviments sense una perspectiva global que a vegades s'assimilen com a ecologistes -i amb això no vull dir que no calgui reciclar ni renunciar a l'estil de vida consumista en la mesura que les condicions a què, com a classe treballadora, estem sotmeses.

L'objectiu que ha de tenir és la conquesta, en el fons, d'un futur habitable, i aquesta no serà si no col·lectiva. Qui havia de dir-nos que un moviment de masses com el de les armilles grogues, reactiu a una aparent pretensió de desincentivar de l'ús del petroli, ens podria assenyalar tan clarament que el combat seriós al canvi climàtic no el plantejaran una colla de senyors en grans cimeres on només es trafica amb emissions de CO2 sinó que la clau la tenim nosaltres, al moviment popular, de posar el problema ecosocial sobre la taula i forçar mesures contundents i que no siguin una estafa més a la classe treballadora perquè els de sempre se segueixin enriquint. Unim les lluites i combatem el capitalisme i el patriarcat que, junts, ens porten a la misèria social i a l'asfíxia ambiental.

PD: el que passa a Veneçuela té certa relació amb tot això.