

Trufia ori rațiunea - imperativul opțiunii la care oamenii trebuie să răspundă



DAMIAN HUREZEANU

Între marii noștri contemporani s-a aflat și Arnold Toynbee. Este autorul operei fundamentale Studiul istoriei (A Study of History), publicată în zece volume între anii 1934 și 1954. O ediție restrânsă a apărut și în limba română.

Toynbee are și alte scrieri în care dezbate problemele fundamentale ale societății contemporane.

Se remarcă între ele Orașele în mișcare. A apărut sub egida Institutului pentru mediul înconjurător urban, din cadrul Școlii de arhitectură a Universității Columbia, în 1968. După o ediție Oxford University Press (1970), această lucrare a apărut și în limba română, în colecția Idei contemporane a Editurii Politice, în 1979. Prefață: acad. Emil Condurachi; postfață: Cristian Popișteanu; traducere: Leontina Moga.

Volumul lui Toynbee este o radiografie excepțională asupra procesului de zămislire a vieții urbane, a tipurilor de orașe: orașe-state, orașe capitale și profilurile lor distinctive: de prestigiu, de convenabilitate, strategice, creuzete și butoaie de pulbere, sfinte, mecanizate...

Existența așezării urbane a fost însoțită permanent de problemele circulației în interiorul și în afara lor.

Mii de ani, fenomenul a fost dominat, bineînțeles, de tracțiunea animală. Indiferent de numărul cailor destinați tracțiunii - două, trei sau mai multe perechi -, acest tip de transport nu a putut depăși deplasarea unei încărcături mai ridicate de câteva mii de kg. și mai rapide de 10 km pe oră. După care intervenea odihna sau schimbul animalelor, verificarea condiției vehiculelor, transportul pe apă al produselor sau al persoanelor, dacă era vorba de un râu sau de un fluviu aflat perpendicular pe direcția deplasării etc.

Schimbarea cea mai radicală și spectaculoasă a intervenit prin introducerea transportului mecanizat, inaugurat la începutul secolului al XIX-lea. A fost, probabil, cea mai însemnată transformare pe care a marcat-o revoluția industrială pornind de la sfârșitul secolului al XVIII-lea și până în zilele noastre. Arnold Toynbee subliniază: transportul mecanizat pe calea ferată. S-au extins și multiplicat de atunci și alte tipuri de transport: maritim, aviatic și, bineînțeles, transportul cu diferite tipuri de automobile, pe asfalt, mai mult sau mai puțin bine realizat.

În România, de exemplu, în deceniul III al secolului al XX-lea se aflau în funcțiune doar 25.000 de vehicule.

În S.U.A., numărul lor trecea de 25 de milioane. Azi, ordinea de mărime s-a schimbat. S.U.A. a atins un punct de saturație, în vreme ce România a vădit o sete nestinsă de autovehicule, mai ales după revoluția din 1989.

Dispuneam și până aici de o uzină de automobile care se vindeau cu un preț ridicat - 50.000-60.000

lei - față de salariul curent al timpului, astfel încât automobilul era un articol de lux. Nu mai vorbim de faptul că sursele de multiplicare a veniturilor erau restrânse. Puține surse de schimb, puține oportunități de afaceri, puține angajamente bancare. Transportul de mărfuri, de produse agricole era și el limitat; oricum, sub capacitatea resurselor de care dispuneau plantațiile legumicole ale țării. Snobismul automobilistic era încă la începuturi; circulația vehiculelor de acest tip era departe de a congestiona traficul rutier.

Azi, situația s-a schimbat radical: „ordinea străzii” este total desfigurată. Se încalcă și se desconsideră, fără o elementară „idee de ordine”. În România s-a depreciat, s-a pulverizat chiar, „ideea de ordine”.

S-a depășit capacitatea circulației normale pe străzi; posesorii automobilelor se consideră liberi față cu respectul traficului pietonal. Automobilele au năpădit pe bulevarde, au inundat trotuarele, au ocupat o parte din spațiile verzi ale parcurilor și aleilor. Este evident, pietonii sunt oameni sărmani, nu dispun de mijloace bănești spre a cumpăra automobile și a plăti sumele necesare întreținerii lor - de la taxe și impozite, la reparații și cheltuielile solicitate de cauciucuri, uleiuri și combustibili -, pe care le sorb automobilele.

Tabloul solicitărilor este aiuritor; proprietarii autovehiculelor mimează dificultăți insuportabile, solicită reduceri de taxe și de prețuri la toate capitolele circuitelor cu automobilul, dar multiplică numărul acestora și se împacă în final cu exigențele pe care le impun.

La rândul lor, marile companii petroliere trag semnale de alarmă, dar au grijă să verse pe piață cantități sporite de benzină.

Paradoxul constă tocmai în aceasta. Se plâng toți, de la companiile petroliere ultrabogate până la micul posesor de automobil, procurat uneori second hand, dar nu judecă în termenii raționalității globale: izvorul petrolului nu este infinit.

Economisirea este un comandament al firii, o poruncă a tuturor viețuitoarelor. A tuturor, mai puțin a omului. Este inexplicabil în această privință: nu există ființă pe pământ care să nu caute să-și facă provizii și rezerve pentru vremea încercărilor: de la albină și furnică, la urși sau alte răpitoare.

Numai oamenii zilelor noastre resping, probabil din trufie, acest comandament.

Cu atât mai mult avem nevoie azi de chemările lui Arnold Toynbee. „În orașul mecanizat din zilele noastre - scrie cugetătorul - caii au dispărut de pe stradă, iar mașinile particulare depășesc cu mult ca număr autobuzele, taxiurile și chiar vehiculele utilitare.

De cele mai multe ori, proprietarul-conducător este singurul pasager” (op. cit., p. 253). „Hoarda tot mai numeroasă a posesorilor de automobile face naveta cu mașina și circulă cu ea pentru a-și rezolva în timpul orelor de lucru treburile... În consecință, automobilele particulare amenință să anuleze prin însuși numărul lor pletoric avantajele mecanizării mijloacelor de transport... Paralizia care amenință traficul urban reprezintă o amenințare pentru însăși existența orașului mecanizat...” (op. cit., p. 254). Toynbee prezintă situația Londrei copilăriei sale (sfârșitul secolului al XIX-lea - D.H.), relevă prezența smogului, deficiențele metroului neelectrificat, norii de fum care ieșeau din coșurile fabricilor și din adâncurile căilor ferate subterane (op. cit., p. 254). Circulația vehiculelor cu cai nu punea însă în pericol viața; fluxul circulației era mult mai redus și mai lent decât șuvoiul traficului mecanizat de azi...

În ce privește poluarea orașului, smogul din fum a fost eliminat, în schimb au apărut gazele de eșapament... Gazele de petrol au devenit acum o primejdie pentru toate orașele, iar gradul de pericolozitate este proporțional cu volumul traficului urban...

Orașele mecanizate au pierdut contactul cu zona rurală - zona producătoare de hrană din jurul orașului.

Toți cei ce adună oarecare avere în orașul mecanizat își folosesc banii pentru a scăpa cât mai departe și cât mai frecvent din infernul unde se află izvorul bogăției lor... Oamenii și-au pierdut sentimentul nostalgiei pentru locurile așezărilor natale, dar și pentru orașele în care sunt implantați. A dispărut adeziunea lui Thucydide, Cicero și Dante la pământul natal, atunci când au fost exilați, a lui Ovidiu la Roma, am spune noi, a lui Machiavelli la Florența.

În privința structurii demografice a celor două componente ale așezărilor umane, A. Toynbee

subliniază trecerea de la dominația lumii rurale la populația urbană. Marile aglomerări urbane vor genera o creștere uriașă a cantității de apă potabilă consumate zilnic pe cap de locuitor; de asemenea, a cantității de produse agrare, prelucrate în varietăți impresionante.

Cea mai semnificativă mutație, arată Toynbee, va fi probabil consumul considerabil de gaze și de produse petroliere.

Orașele vor fi marcate de prezența favelor și a slumsurilor, care vor alterna cu centrele rezidențiale ale populației înstărite. O delimitare a celor două tipuri de așezări este, practic, imposibilă. Zonele rezidențiale - subliniază Toynbee - trebuie, vrând-nevrând, să accepte prezența slumsurilor și a favelor, oricât de inconfortabilă ar fi această situație. O totală delimitare nu se va reuși, după opinia lui Toynbee, și nici nu este recomandabilă claustrarea în categorii de locuitori dispuși exclusiv pe criteriul averii. Inegalitatea există dincolo de îngrădiri; o inegalitate îngrădită devine cu atât mai mult explozivă.

Arnold Toynbee discută în lucrarea sa probleme fundamentale ale omenirii. Autorul pornește de la condiția orașelor în antichitate și evul mediu, de la situarea și structura acestora în antichitate, dimensiunea lor numerică, căile de aprovizionare și mijloacele de transport, până la condițiile de viață ale locuitorilor și la structurile lor sociale etc. Lucrarea este o remarcabilă frescă de istorie socială, deci o deschidere spre condiția și viața umanității.

Autorul rezervă un loc special problemelor circulației, de-a lungul vremii, în orașe, transportului oamenilor și a bunurilor, căilor de transport: pe uscat, fluviale sau maritime, eficienței și dificultăților fiecăreia dintre ele. Toynbee dresează o pledoarie intensă pentru transportul feroviar în epoca mecanizării mijloacelor de transport. Trecerea de la transportul feroviar mecanizat la cel asigurat de circulația automobilelor înseamnă un consum de combustibil incomparabil mai mare, o sursă de poluare de asemenea superioară; înseamnă atomizarea transportului, iar în plan psihologic înseamnă constituirea unei stări de spirit aparte, bazată pe exclusivism, pe ideea de superioritate, pe un comportament arogant și disprețuitor față de neposesorul unui automobil.

Chemarea lui Arnold Toynbee spre a se reveni la mijloacele feroviare de transport a oamenilor și mărfurilor atinge accente patetice. Este o chemare a rațiunii împotriva individualismului exclusivist, a înțelegerii necesității față de ideea de libertate clădită pe arbitrar și nepăsare, a apărării rațiunii împotriva asaltării acesteia de nepăsare și interese meschine. Într-o admirabilă pledoarie, Toynbee scrie: „Dacă veți privi de la o fereastră a Hotelului Imperial din Tokyo la cele opt perechi de șine paralele pe care circulă cu viteză, în ambele sensuri, unul după celălalt, la intervale de 1-2 minute, trenuri de călători acționate mecanic, lungi cam de patru sute de metri fiecare și pline până la refuz cu pasageri, vă veți da seama ce s-a realizat pentru traficul de călători prin inventarea trenurilor cu tracțiune mecanică” (op. cit., p. 298). Comoditatea, individualismul și indiferența față de imperativele timpului au deschis triumful automobilismului, care se arată de neoprit dacă nu va interveni scăderea catastrofală a resurselor petroliere.

Oamenii zilelor noastre par insensibili la accelerarea scăderii resurselor petroliere. Au în marile companii petroliere un aliat dotat cu toate mijloacele falsificării realității: mijloace materiale aruncate în cursa mistificării, menținerea prețului petrolului la un nivel încă suportabil, crearea unei stări de spirit favorabile permanenței surselor petroliere, toate grefate pe așteptarea consumatorului obișnuit în pertinența viziunii petrolului fără sfârșit. Toynbee credea în forța modelatoare a rațiunii umane în contextul competiției vehiculului mecanizat față de trenul pe șine. În Orașele în mișcare, el a scris: „În 1969 este limpede că perioada de înflorire a automobilului va fi de scurtă durată și că a trecut deja de zenit” (op. cit., p. 303). „... în ultimele decenii ale secolului al XX-lea - când populația lumii se va fi dublat sau triplat și când orașul mondial va deveni fapt împlinit -, trenul își va recăpăta prioritatea ca mijloc de transport pe care a deținut-o timp de un secol” (op. cit., p. 305-306).

Din păcate, realitatea a înfrânt forța rațiunii savantului. Omenirea nu ascultă de glasul rațiunii.

Orașele cresc numeric în ritmul preconizat de acesta, dar „glasul roților de tren” se aude mai estompat decât în epocile precedente.

România se simte decuplată de la ritmul creșterii rețelei de șosele pentru tracțiunea automobilelor.

Deie Domnul să nu fim nevoiți să reluăm și sarcina extinderii și modernizării căilor ferate, devenite

comandament pentru un nou ciclu al transportului universal!

După normele de azi, somnul rațiunii încă o duce bine...

Cu petrol, fără surse de petrol, cu șosele congestionate de automobile de transport care se reduc la 2-3 pasageri, cu spații inexistente de parcare, dar cu automobile gata să înlăture prezența pietonilor pe trotuare. Logica hedonismului este mai puternică decât logica rațiunii!



INDEPENDENȚA ROMÂNĂ

*Independența
prin Cultură*