Extrait du El Correo

<https://www.elcorreo.eu.org/Hasta-donde-llega-nuestra-implicacion-involuntaria-nuestro-colaboracionismo>

¿Hasta dónde llega nuestra implicación involuntaria, nuestro colaboracionismo ?

- Empire et Résistance -

Date de mise en ligne : jeudi 13 mars 2003

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Por Simón Royo

[Rebelión](#)

Cuando hablamos de estadísticas en la carretera estamos siempre ocultando bajo el manto de la calculabilidad homogénea a un buen número de personas de carne y hueso. Cada persona es concreta, singular, cada número de muerto o herido es el de alguien como nosotros, que reía y lloraba, con familia y amigos. Aunque en lo que sigue hagamos acopio de datos estadísticos no hay que olvidar nunca que todos y cada uno de esos ítems numéricos que señalamos corresponden a gente real, concreta, de carne y hueso.

En estos momentos en los que el petróleo ha pasado a primer plano en las informaciones y en los que se logra dejar claro que las guerras (Afganistán, Irak) o las catástrofes del transporte marítimo (Prestige) están relacionadas con la extracción y dominio del oro negro ; habría que hacer ver, también, que con el petróleo se relaciona un modelo económico de explotación de los recursos naturales denominado capitalismo. Un modelo imperante con cuya hegemonía estamos llamados a colaborar todos nosotros en la medida en que nuestras vidas se organizan con relación al mismo.

¿Cuál es nuestra responsabilidad ? ¿Hasta dónde llega nuestra implicación involuntaria, nuestro colaboracionismo ? Las guerras o las catástrofes relacionadas con el petróleo no responden adecuadamente a esas preguntas, pues parecen alejadas de la responsabilidad y actuación de los colectivos humanos. Es a través de la industria automovilística, del comercio compulsivo e incontrolado de esos vehículos privados que tanto se anuncian publicitariamente en los países llamados desarrollados, y de la enorme mortandad de seres humanos que se paga como daños colaterales o coste de esa actividad industrial, que podemos captar hasta donde llega a involucrarnos en sus redes un sistema económico bajo el que somos forzados a desenvolvemos. No sabemos pero lo hacemos. "La mayoría de los norteamericanos de clase media-alta son sentimentales en lo que se refiere al medio ambiente, siempre que su protección no les afecte en su estilo de vida. (Yo llevo las bolsas y botellas al centro de reciclaje en mi utilitario deportivo a gasolina)" (Paul Krugman El teórico accidental y otras noticias de la ciencia lúgubre. Sexta parte : Más allá del mercado. 22 : La tierra en balance : los economistas optan por el verde, p.157 Editorial Crítica. Barcelona 1999).

Pocos son los muertos de algunas guerras recientes comparados con los muertos y mutilados por los llamados accidentes automovilísticos. Los accidentes de tráfico son un tributo sacrificial en vidas humanas que pagamos al Dios Mercado y que se reduciría o eliminaría, casi por completo, no ya volviendo al estado rousseauiano de naturaleza, sino simplemente, con tal de que la mayoría de los transportes fuesen públicos en lugar de privados.

En España, 1989 se cobró 5.940 víctimas del consumo de automóviles ; durante 1998 murieron 4.271 personas en accidentes de tráfico y en 1999 la cifra fue de 4.280. (En los Estados Unidos durante 1998 las muertes por "accidentes de tráfico" fueron 42.000). Cifras sin contar las bajas por atropello y las fallecidas 30 días después del accidente, y sin contar el número de heridos leves o graves y con secuelas de por vida. Negro panorama que se achaca completamente al azar como si no hubiese una industria y la exigencia de una forma de vida detrás. El precio en vidas que se paga por la prisa y el estrés no parece importarle a nadie en nuestras sociedades tecnificadas.

Negro panorama. Sin embargo, el parque móvil español no ha dejado de crecer, alcanzándose en 1998, 22,5 millones de vehículos en circulación, cuando en 1986 la cifra era de 12,2 millones. A eso se le llama progreso. Los mass media realizan una presión constante hacia el consumo compulsivo y masivo y el mito del libre albedrío otorga la cobertura adecuada para desentenderse de las consecuencias del mercado. En 1990 los muertos en la carretera española sumaron los 6.095 y sumando los heridos que necesitaron atención hospitalaria la cifra ascendió a 47.313 (Fuente de los recuentos : El País del 4 de enero del 2.000 y 5 de enero del 2001), el descenso en semejantes cifras

¿Hasta dónde llega nuestra implicación involuntaria, nuestro colaboracionismo ?

de guerra es claramente debida a un correlativo descenso en la venta de vehículos, pero todos lamentan la pérdida de puestos de trabajo en la industria del automóvil al mismo tiempo que lamentan los accidentes de tráfico, sin darse cuenta ni querer darse cuenta de la relación entre ambos fenómenos.

Se sabe perfectamente que en Europa la reducción de la velocidad media en un 5% reduciría las muertes en 11.000 personas, pero el dios mercado de la prisa y la explotación no puede someterse a dictámenes de la razón y los neoliberales consideran que limitar la velocidad es un atentado contra la libertad y que cualquier espera atenta contra la libertad de vender. ¡Raro que no demanden al Tiempo !... Libertad de estrellarse y matarse o lisiarse, matando o lisiando a otros, que salvaguarde la libertad de vender y desgazar cada vez más automóviles. Rusia tuvo 30.898 muertos por "accidente de tráfico" en el 2000. En Europa, durante el 2001 se produjeron 42.000 muertos y más de tres millones y medio de heridos. "El parque automovilístico europeo ha pasado de 62,5 a 175 millones en 30 años mientras los servicios de transporte público se han reducido" (El Mundo, Motor, 2-12- 2002). Tampoco se quiere ver la correlación entre ausencia de servicios de transporte público o privatización del transporte y el aumento de vehículos privados y de muertes por sus colisiones.

Los automóviles son valores de cambio legalizados, enemigos de la sociedad mucho más perjudiciales que las drogas o el terrorismo. Los negocios de los pobres son perseguidos, los de los ricos, protegidos, respecto a las drogas se persigue al productor, que es el pobre, y no al comprador que es el rico, en la prostitución se persigue a las ofertantes, que son las pobres, y no al demandante, que es el rico ; mientras que respecto a las armas se persigue al comprador, que es el pobre, y no al vendedor, que es el rico. Interesante doble rasero que explica que en los accidentes automovilísticos se culpe al conductor y no al fabricante.

La muerte al año de unas cinco mil a seis mil personas de media en accidentes de tráfico en España no son un fortuito azar sino muestra de la más férrea necesidad, una necesidad del capitalismo, de las multinacionales automovilísticas y de nuestro modelo económico de vida. Se finge que si se obedeciesen las normativas de tráfico no se moriría, pero eso no es más que una ficción, porque si se cumpliesen las normativas no se podría circular. Se puede calcular todo y todo acaece como si fuese una ley de la naturaleza. Se suele pensar que podría quedarse la gente en casa y no viajar jugándose la vida o que se podrían variar las jornadas laborales y escalonar las vacaciones, todos los contrafácticos son pensables y planteables, pero la estructura que de hecho está en marcha es la que necesita accidentes de tráfico y muertos para retirar coches chatarra y reemplazarlos por otros nuevos, estrellarse en coche crea riqueza, pues produce un nuevo coche que vender al nuevo empleado que pase a reemplazar al fallecido. Toda calamidad es una bondad económica y cuanto peor, mejor. Ese es el sistema económico que tenemos, que actúa, si se le deja, como si fuese una ley de la naturaleza, pero que no es una ley de la naturaleza, sino una nefasta y asesina construcción humana, que, por tanto, se puede y se debe cambiar.

Es difícil aceptar para un ciudadano honesto, que trabaja, paga sus impuestos y no hace mal a nadie, que pese a todo sea un asesino. No sabemos pero lo hacemos. No queremos darnos cuenta de que nuestro modelo de vida está basado en la explotación y que mata y asesina, no sólo de hambre en Africa, en América y en Asia, sino de presión al consumo en los países llamados ricos, una mortandad que no es sólo en el exterior sino también en el interior y de la que los accidentes de tráfico no son sino una pálida muestra. Ignoramos ser criminales y cuando nos damos cuenta es cuando comenzamos a plantearnos si no habría que cambiar de forma de vida y de modelo económico social.