

ERNEST GARCIA

«ÉS UN MIRACLE QUE EL PERSONAL COL·LABORE AMB UN SISTEMA DE RECOLLIDA SELECTIVA DE RESIDUS TAN IRRELLEVANT I PENALITZADOR COM L'ACTUAL»

Maria Josep Picó

ERNEST GARCIA (ALACANT, 1948) ÉS DEGÀ DE LA FACULTAT DE CIÈNCIES SOCIALS I CATEDRÀTIC DE SOCIOLOGIA DE LA UNIVERSITAT DE VALÈNCIA, ON DÓNA CLASSE DES DEL 1971. EN LA SEUA ÚLTIMA PUBLICACIÓ REFLEXIONA SOBRE ELS LÍMITS AMBIENTALS DEL PLANETA DAVANT ELS IMPACTES DE LA CIVILITZACIÓ INDUSTRIAL, PERÒ GARCIA HA TRACTAT LA RELACIÓ ENTRE LA SOCIETAT I EL MEDI EN ANTERIORS OBRES ('EL TRAMPOLÍ FÀUSTIC: CIÈNCIA, MITE I PODER EN EL DESENVOLUPAMENT SOSTENIBLE', GERMANIA, 1995). TAMBÉ HA ESTAT COAUTOR D'ESTUDIS SOBRE INDICADORS AMBIENTALS ('LA SOSTENIBILIDAD DEL DESARROLLO: EL CASO VALENCIANO', UNIVERSITAT DE VALÈNCIA / FUNDACIÓ BANCAIXA, 2000, AMB R. ALMENAR I E. BONO).

Quina és la relació actual entre la societat i el medi ambient?

Les ciències naturals i les socials han avançat de forma separada i quan les ajuntem ara sorgeixen coses sorprenents. La natura i la societat no s'acoblen perquè responen a lleis de moviment diferents, una a l'evolució i l'altra, a la història.

La falta d'entesa, crea problemes?

Aquesta mancança és inevitable, però efectivament no ha de ser massa conflictiva per a evitar un desequilibri excessiu. És a dir, quan, per exemple, un canvi social genera un impacte enorme sobre l'entorn. En l'actualitat, tot fa pensar que patim aquest desequilibri ja que l'escala de la societat humana és excessivament gran; perquè la unitat de demanda de recursos i contaminació generada per unitat de temps es troba per damunt de la capacitat de generació i subministrament. L'empremta ecològica fixa que ens trobem un 30% per damunt de la reposició natural.

Acaba de publicar el llibre *Medio ambiente y sociedad* (Alianza Editorial). Quins límits del planeta a l'actual societat industrial destacaria?

L'escassetat de terra de cultiu i d'aigua dolça si, segons les previsions demogràfiques, cal produir ali-



© Fotos entrevista: Miguel Lorenzo

ments per a nou o deu mil milions d'éssers humans. La impossibilitat d'augmentar cada any l'extracció de petroli barat, que es farà palesa ben aviat. La impossibilitat d'augmentar indefinidament l'apropiació humana de la producció fotosintètica (al remat, som organismes heteròtrofs). La saturació de la capacitat d'absorció de contaminants. I, sobretot, les interaccions (imprevisibles o no tant) de tot això a un ritme accelerat, amb el bloqueig consegüent dels sistemes socials d'aprenentatge: quan s'ha de respondre a molts problemes en intervals temporals massa curts, els sistemes de processar informació fan fallida i els centres de decisió comencen a cometre errors cada vegada més greus i freqüents.

Com es podria avançar cap a una situació ideal?

La situació no es pot ajustar només amb un cost assumible. La pressió depèn de variables connectades, com ara el creixement de la població i el nivell de consum, els quals haurien de reduir-se, i la tecnologia utilitzada, cada vegada més agressiva. I en una societat com la nostra no ens engresquen ni el control demogràfic, ni la prudència en el consum, ni la modèstia i la precaució tecnològiques; cap d'aquestes qüestions resulta atractiva.

La població reconeix l'impacte de les emissions atmosfèriques sobre l'escalfament de la Terra i l'efecte hivernacle, però fins a quin punt està disposada a renunciar a l'ús del vehicle privat?

L'actitud de la gent és considerar que es tracta d'un problema i qui puga o sàpia com resoldre'l haurà d'actuar. Els estudis d'opinió sobre la percepció social d'aquest tipus de contaminació capten una actitud passiva perquè se sent que el conflicte escapa al nostre àmbit d'actuació: se n'han d'ocupar els tècnics i els governs. La gent té la impressió que la crisi ecològica va lligada a la família de problemes de la globalització; pensen que la societat és incontrolable; que pot fer poca cosa. I, d'altra banda, és veritat.

Aquest tipus de mobilitat, alhora, està afavorit per l'urbanisme, cada vegada més dispers?

Sí, però la mobilitat basada en el cotxe està culturalment morta, no es pot mantenir. És un model esgotat històricament perquè les raons que el van fer triomfar ja no existeixen o, almenys, estan molt deteriorades. Una és la promesa d'autonomia, el control del temps i l'espai, clau de la modernitat d'autorealització de l'individu. Una altra és l'estatus que aporta el vehicle enfront de la bicicleta, el tren o l'autobús. Els últims estan massificats; quant al primer: el consum de la



**«EL CONTROL DEMOGRÀFIC,
LA PRUDÈNCIA EN EL CONSUM I LA
PRECAUCIÓ TECNOLÒGICA NO RESULTEN
ATRACTIUS PER A LA SOCIETAT ACTUAL»**

pròpia energia no és elegant ni distingit. Al final, som esclaus de la distància i la pressa. Patim els embussos, el fum, el soroll, els nervis per no poder aparcar. I no hi ha cap esperança que es resolga mai.

Per què sobreviu aquest sistema?

Perquè es mantenen unes subvencions immenses: es continuen construint carreteres gratuïtes, mentre que el combustible és assequible (també els vehicles). Londres, per exemple, és una mostra de la pràctica contrària, amb la posada en marxa de peatges per a accedir al centre urbà. Sobreviu la imatge del cotxe com a símbol d'estatus, sobretot en societats com la nostra. A València, en el consum de les classes mitjanes i altes, els vehicles privats tenen més força en la posició de distinció que els llibres. També sobreviuen les cadenes històriques, com ara la dispersió de les ciutats. La baixa densitat de les urbanitzacions fa que el transport



públic no siga rendible, així, la utilització del cotxe passa de ser una opció a una obligació.

Veure possible gravar l'entrada amb vehicles privats a les ciutats valencianes?

La predisposició de la gent és més aviat esquizofrènica. Volen que es redueixen els peatges. Si puja el preu de la benzina, es pot produir una revolta, com la de 2000. Existeix una irritació permanent perquè el problema no té solució. No es renuncia al cotxe pels costos elevats, només l'estatus conserva la força, alhora que s'afegeix una addicció al volant, com un altre element difícil de bandejar.

La tendència es podria canviar amb la introducció d'una aposta ferma pel transport públic?

Evidentment, i juntament amb la forma d'entendre les ciutats. Els pisos cada vegada més cars obliguen la població a traslladar-se a la rodalia, des d'on requereixen més serveis. Encara que la clau està en el preu del combustible. Quan comence a pujar es produirà una crisi molt generalitzada, no sols econòmica, sinó de models de vida.

Les formes d'oci són un altre referent. Com afecten els grans centres comercials el desenvolupament social i la percepció de la natura?

N'accentuen la llunyania i en distorsionen la percepció (ja se sap que les hortalisses no vénen de l'horta sinó de les prestatgeries de l'hiper...). Culturalment, reforcen la identificació entre esplai i consum; així, el temps lliure esdevé un amplificador de la pressió antròpica. Materialment, augmenten les distàncies recorregudes pels productes, els envasos, els requeriments de conservació, la simplificació i la pèrdua de diversitat... Són un dispositiu molt poderós de deslocalització. També augmenten les distàncies per als consumidors (són centres dissenyats per anar-hi amb cotxe). Substitueixen el comerç dels carrers i, així, erosionen la qualitat de les ciutats.

Quina és la percepció de l'impacte de la generació de residus?

La resposta en el cas de la recollida selectiva de les deixalles urbanes és molt positiva, està per damunt dels mecanismes proposats per l'administració. El sistema ofert a València, d'una banda, penalitza qui hi col·labora: en lloc d'introduir incentius, es dificulta la

tasca posant a grans distàncies els contenidors, canviant-los de lloc, etc. És una forma particular de promoure un canvi de comportament social. En segon lloc, la incidència en la resolució del problema és mínima: al territori valencià es recuperen 30 quilos de fem per persona i any, quan en tot el sistema productiu cada individu genera anualment nou tones de residus. Amb aquest sistema irrellevant i penalitzador és quasi un miracle que el personal hi col·labore.

A què respon aquest comportament?

Bàsicament perquè la gent s'ho creu. L'explicació clàssica en sociologia es trobaria en la teoria de la funció latent: allò que compta de debò no és la finalitat explícita, sinó mantindre una cohesió. La població se sent responsable de la degradació del medi; participa de la tasca col·lectiva; crea complicitat entre la societat i les autoritats. És un ritual de cohesió social més que la solució a un problema.

Vostè defensa que el principi de "qui contamina, paga" està àmpliament acceptat.

No pels contaminadors, és clar. Ací tenim el sector ceràmic udolant pels costos del protocol de Kyoto, quan la cosa era coneguda des de fa anys i no s'ha fet res per preparar-se. Però sí que està clarament acceptat per l'opinió pública. De fet, la gent demana que les empreses interioritzen els costos, i càstigs severos per als infractors. En les entrevistes i

els grups de discussió tot això s'expressa fins i tot amb una certa agressivitat, sense cap indulgència envers els culpables. No vull interpretar ara aquest tret de l'opinió; em limite a constatar-ho. No insistiré tampoc en tot el que hi ha de confús en el principi mateix.

L'exigència de la seguretat alimentària pot ajudar a la conservació de l'entorn mitjançant pràctiques com ara el sector ecològic?

Existeix una demanda potent i determinant d'aliments sans i saludables, però aquest sistema alimentari presenta un gran conflicte amb l'actual, basat en aliments ràpids i barats. La indústria d'aconseguir una alimentació preparada en poc de temps respon a una imaginació sorprenent i aquesta dinàmica dels productes ràpids i barats s'oposa a la qualitat. Quant a l'agricultura ecològica a Europa, per exemple, sura en una

**«ELS CENTRES COMERCIALS
AFAVOREIXEN QUE EL TEMPS
LLIURE ESDEVINGA UN
AMPLIFICADOR DE LA PRESSIÓ
ANTRÒPICA SOBRE EL MEDI»**

mar de desastre. Hi ha una predisposició favorable, però es manté una contradicció fonamental: el sector ecològic no està en situació de satisfer les normes ecològiques establertes pel moviment *slow food* –que relaciona la qualitat de vida amb la dedicació de temps a la cuina–: productes locals, frescos, baixos en la cadena tròfica i orgànics. El menjar ecològic ha de ser relativament lent, la qual cosa suposa un altre obstacle per a un avanç major.

Quina és la percepció social actual davant els espais naturals?

Hi ha moltes demandes. Una lligada al consum de natura, espais on la gent pugui anar (la qual cosa implica una contradicció interna). Una altra, d'utilització basada en usos sostenibles. També hi ha els parcs i jardins de les ciutats, d'una utilitat enorme perquè són centres d'activitat social (de fet, tenen èxit quan es posen en zones on passa gent). Però no es dona una reivindicació d'inversions per a gestió de paratges perquè són béns públics. El moviment social respon a qüestions molt més pròximes, aquelles que es perceben com a pròpies. Quan es tracta d'un bé públic, la gent és favorable a conservar-lo i espera que actuen les administracions. És el cas del parc natural de l'Albufera de València, a excepció de la presència humana al Saler.

Als anys setanta el moviment "El Saler per al poble" va lluitar fort per la protecció de l'Albufera. Es podria repetir aquest moviment amb els trets de la societat actual?

És possible i està passant. Va ser la tramitació de la iniciativa legislativa popular (ILP) a fi de protegir l'horta amb una llei autonòmica, en què la implicació social va ser major. Què ha canviat? El camí de la democràcia i els governs municipals. Però la societat valenciana és igual de madura i reivindicativa.



**«UNA ACTUACIÓ DECIDIDA
DELS PODERS PÚBLICS
ADREÇADA A CONSERVAR
L'HORTA I A POSAR FRE
A LA URBANITZACIÓ DEL
LITORAL TROBARIA
RESISTÈNCIES
AFERRISSADES DE GRUPS
PODEROSOS, PERÒ
OBTINDRIA UN SUPORT
SOCIAL MOLT AMPLI»**

També considera que la societat està suficientment madura per canviar l'actual model urbanístic de litoral i de l'horta, depredador amb els recursos naturals?

Sí, en la consciència social això ja ha madurat. Una actuació decidida dels poders públics adreçada a conservar l'horta i a posar fre a la urbanització del litoral trobaria, és clar, resistències aferrissades de grups poderosos, però podria obtenir el suport en un consens molt ampli de la gent. Fins i tot quan investigues l'opinió de les elits, t'hi trobes la idea que les coses ja han anat massa lluny. De vegades com un fantasma o una por reprimida, però t'ho trobes.

L'increment de l'individualisme i la competitivitat perjudiquen l'acció social i, en concret, el treball comú en defensa del medi?

L'individualisme es basa en un benefici particular a curt termini, i això afavoreix que es continuen exportant els costos ambientals a les generacions futures.

En l'actualitat, es viu un canvi cultural en un sentit més ambientalista?

Sí, però no sabem quines són les seues claus. Hi ha símptomes, però no hem trobat una hipòtesi satisfactòria. Encara que quasi ningú discuteix que la protecció del medi ambient és desitjable. La primera hipòtesi és la del nou paradigma ecològic i la segona la del postmaterialisme (els rics es preocupen més pel medi), però cap de les dues es confirma en

tots els casos; no es troba una correlació clara. D'altra banda, la tercera, la que assenyalava que la gent percep els conflictes ambientals perquè n'és víctima amb més freqüència, tampoc s'accepta de forma generalitzada perquè no es produeix en tots els casos. ☺

Maria Josep Picó. Periodista (*Levante-EMV*).