

انرژى و عدالت

ايوان ايليچ

ترجمه

محمدعلى موحد

فرهنگ نشرنو
با همكارى نشر آسيم
تهران- ۱۳۹۷

فهرست

دیباچه مترجم / ۹

بحران انرژی / ۱۷

صنعتی کردن حمل و نقل / ۳۳

سرسام سرعت / ۴۱

ارزش وقت / ۴۹

سرعت وقت خواره / ۵۹

انحصار غریزی صنعت / ۶۵

حد دست نیافتنی / ۷۵

درجات تحرک / ۸۳

ارباب یا دستیار؟ / ۹۳

فقر صنعتی، صنعت زدگی، و بلوغ فنی / ۹۹

کتابشناسی / ۱۰۷

دیباچه مترجم

صدها هزار سال، آدمیزاد انرژی مورد نیاز خود را از منابع قابل تجدید طبیعت تأمین می‌کرد. پرتو آفتاب، چوب درختان، فضله جانوران و نیروی عضلانی حیواناتی مانند اسب و استر و اشتر برای گرم کردن بشر و فراهم آوردن خوراک و تأمین وسایل حمل و نقل او کفایت می‌کرد. بعدها آدمیزاد راه استفاده از نیروی باد و آب را نیز با اختراع آسیاها فراگرفت. هم‌امروز در قاره آسیا نزدیک به شصت درصد و در آفریقا نیمی از انرژی مورد نیاز انسان‌ها از همین منابع ساده طبیعی تأمین می‌شود و هنوز فضله جانوران در شبه قاره هندوستان کمابیش پنج درصد انرژی مورد نیاز را تأمین می‌کند.

تقریباً در اوایل قرن نوزدهم بشر به استفاده از منابع انرژی فسیلی روی آورد. در مرحله نخست، زغال‌سنگ و بعدها نفت مورد توجه قرار گرفت. نزدیک به یکصد سال تمام، زغال‌سنگ یکه‌تاز میدان بود. از اواخر قرن نوزدهم نفت نیز در میان آمد. جنگ اول جهانی اهمیت نفت را به جهانیان نشان داد مع‌ذالک بحران اقتصادی ۱۹۲۹ تا آغاز جنگ جهانی دوم مصرف نفت را تقریباً در حال رکود نگاه داشت ولی پس از جنگ، در فاصله بیست سال (از ۱۹۵۰ تا ۱۹۷۰) مصرف

بحران انرژی

این روزها همه‌جا از یک «بحران انرژی» که ما را تهدید می‌کند سخن می‌گویند. این لطف تعبیر در عین حال که تناقضی را پرده‌پوشی می‌کند توهمی را نیز در لباس حقیقت جلوه می‌دهد، این تعبیر تناقضی را که در میان عدالت اجتماعی و رشد صنعتی نهفته است، پرده‌پوشی می‌کند و در حفظ و نگهداری این توهم که ماشین می‌تواند یکسره جای آدمیزاد را بگیرد، می‌کوشد. برای برملا کردن آن تناقض و رفع این توهم باید حقیقتی را که در زیر سرپوش «بحران» از نظرها دور نگاه داشته شده است مورد بررسی قرار داد و آن حقیقت این است: مصرف مقدار گزاف انرژی بناچار محیط اجتماعی را نیز مانند محیط فیزیکی به تباهی می‌کشاند.

کسانی که از «بحران انرژی» سخن می‌گویند تصویر غریبی از انسان ارائه می‌دهند و آن را در اذهان تقویت می‌کنند. مطابق این تصویر، انسان یک نوع وابستگی ذاتی و همیشگی به بردگان مولد انرژی دارد و باید به هر زحمتی که هست راه تسلط بر این بردگان را فراگیرد.

آدمی در صورت به کار نگرفتن غلامان ناگزیر برای انجام بخش بزرگی از امور خود نیازمند ماشین خواهد بود. بدین تقریب، مقیاس رفاه یک جامعه، شماره سال‌هایی است که اعضای آن به مدرسه رفته و راه تسلط بر بردگان انرژی را فراگرفته باشند. این اعتقادی است که در حال حاضر مورد قبول ایدئولوژی‌های مختلف است و صحت آن وقتی مورد تردید قرار می‌گیرد که نسبت تعداد این بردگان حریص با شماره آدمیزادگان، از حد معینی تجاوز کند و مایه بروز نابرابری و شتاب‌زدگی و بیچارگی گردد. بحث از بحران انرژی، بحث از مشکل علوفه‌ای است که برای تغذیه این بردگان مورد نیاز است. من می‌خواهم بپرسم که آیا انسان آزاد، واقعاً به چنان بردگانی نیازمند است؟

سیاست‌های انرژی که در ده سال آینده اتخاذ خواهد شد نوعی روابط اجتماعی را که در آغاز قرن آینده در هر یک از جوامع برقرار خواهد بود مشخص خواهد کرد. یک سیاست مبتنی بر مصرف اندک انرژی، برخورداری از اشکال گوناگون روش‌های زندگی و فرهنگ‌ها را میسر می‌سازد. اما روابط اجتماعی در جامعه‌ای که خود را ملتزم به مصرف زیاد انرژی بکند تحت تسلط تکنوکراسی درمی‌آید. فرق نمی‌کند که جامعه‌ای انگ «کاپیتالیسم» داشته باشد یا «سوسیالیسم»، چنین وضعی در هر حال ناگوار خواهد بود.

امروزه، هنوز بسیاری از جوامع – بویژه آنها که فقیر هستند – مختارند که سیاست انرژی خود را در یکی از این سه مسیر بیندازند: آنها می‌توانند رفاه را با مصرف سرانه زیاد انرژی منطبق

صنعتی کردن حمل و نقل

بحث از مصرف انرژی در نقل و انتقال اشخاص، مستلزم آن است که در میان دو نوع از ترافیک یعنی «حمل و نقل» و «رفت و آمد» فرق قائل شویم. اصطلاح «ترافیک» اعم است از هر نوع حرکتی که مردم برای انتقال از نقطه‌ای به نقطه دیگر در خارج از مسکن خود انجام می‌دهند. مقصود من از «رفت و آمد» حرکتی است که نیروی عضلانی (انرژی متابولیک) آدمی را مورد استفاده قرار می‌دهد و مقصودم از «حمل و نقل» حرکتی است که به منابع دیگر انرژی احتیاج دارد. منابع غیر انسانی انرژی در روزگار ما بیشتر، ماشین‌ها هستند. حیوانات، بجز آنان که مانند الاغ و شتر به خوردن خار و خاشاک قناعت می‌ورزند، در این جهان پر جمعیت، بر سر خوراک، با آدمیزاد سخت در رقابت هستند.

از آن‌گاه که مردم، نه تنها به خاطر مسافرت‌های چندروزه بلکه حتی برای عبور و مرور یومیّه خود با جگزار حمل و نقل گشتند، تناقض میان عدالت اجتماعی و نیروی ماشینی، میان تحرک درست و سرعت زیاد، میان آزادی شخصی و جاده‌های مهندسی ساز

کاملاً روشن شد. وابستگی به ماشین‌های خودرو که بر آدمیزاد تحمیل گردیده است جامعه را از همان منافع فرضی که قرار بود حمل و نقل بهتر، برای آنها بار بیاورد محروم می‌سازد.

انسان روی پاهای خود بخوبی راه می‌رود. این وسیله ابتدایی تحرک در صورتی که خوب دقت شود، در مقایسه با وسایلی که امروزه در اختیار ساکنان شهرها یا مزارع صنعتی شده می‌باشد، از هر حیث کافی به نظر می‌رسد. مزایای این وسیله طبیعی مخصوصاً آنگاه محسوس‌تر خواهد شد که توجه شود که یک نفر امریکایی امروزی به‌طور متوسط به همان اندازه نیاکان خود راه می‌پیماید. منتهی غالباً این راه از میان تونل‌ها و کریدورها و پارکینگ‌ها و فروشگاه‌ها می‌گذرد!

انسان‌ها در حال پیاده‌روی کمابیش برابرند. مردمی که تنها روی دو پای خود حرکت می‌کنند در هر جا و در هر جهت — تا آنجا که از لحاظ قانونی ممنوع یا از لحاظ جسمی خسته نشوند — به سرعت ۴ تا ۶ کیلومتر در ساعت راه می‌پیمایند. بهتر کردن این حد تحرک طبیعی انسان به وسیله تکنولوژی جدید قاعده‌ای باید علاوه بر حفظ و نگهداری این ارزش‌ها، ارزش‌های تازه دیگری نیز از قبیل شعاع عمل وسیعتر، صرفه‌جویی در وقت، راحتی، امکانات بیشتر برای آدم‌های عاجز و ناتوان به ارمغان آورده باشد. اما در عمل نه‌تنها چنین نتیجه‌ای به دست نیامده است، بلکه رشد صنعت حمل و نقل در همه جا اثر معکوس داشته است. از آن لحظه که ماشین توانست بیش از حد معینی نیروی اسب را وقف یک نفر بکند، صنعت حمل و نقل برابری میان

سرسام سرعت

همین که مصرف انرژی از حد معینی گذشت صنعت حمل و نقل فضای اجتماعی را به میل خود شکل می‌دهد. جاده‌های موتوری گسترده‌تر می‌شود و در میان همسایه‌ها حائل می‌گردد و کشتزارها را به خارج از دسترس کشاورز پیاده منتقل می‌کند. آمبولانس‌ها در مانگاه‌ها را از چند کیلومتری که رسانیدن کودک بیمار به آنجا امکان‌پذیر باشد، دورتر می‌برد. دیگر پزشک برای عیادت بیمار به خانه او نمی‌رود زیرا اتومبیل گفته است که جای بیمار در بیمارستان است. وقتی کامیون سنگینی به یکی از آبادی‌های کوهستان آند^۱ وارد می‌شود قسمتی از بازار آبادی به باد می‌رود. چندی بعد که دبیرستانی هم در میدان، کنار خیابان قیراندود آبادی قد علم می‌کند جوان‌ها را دسته‌دسته به سوی شهر می‌راند تا آنجا که در همه آبادی حتی یک خانواده نمی‌ماند که کسی را در کنار ساحل، صدها کیلومتر آن طرف‌تر نداشته باشد و به هوای

۱. Andes؛ نام رشته‌کوه‌هایی است که به درازای هفتصد کیلومتر در ساحل غربی امریکای جنوبی امتداد دارد.

پیوستن به او در فکر کوچ نباشد. سرعت یکسان در کشورهای فقیر و غنی - علی‌رغم تفاوت‌های ظاهری - به یکسان تأثیر می‌بخشد و درک آدمی را از فضا و وقت و توانایی شخصی، به یک نحو قلب می‌کند. همه‌جا صنعت حمل و نقل، آدمیزادی از نوع خاص می‌تراشد که با جغرافیای تازه و برنامه‌های تازه ساخته و پرداخته او سازگار تواند بود. تفاوت بزرگ در میان گواتمالا^۱ و کانزاس^۲ این است که در امریکای مرکزی هنوز هستند مردمی که با اتومبیل سر و کاری ندارند و از ننگ وابستگی به آن برکنار مانده‌اند.

محصول صنعت حمل و نقل چیست؟ - مسافر معتاد؛ که از دنیای آدم‌هایی که هنوز به اختیار خود حرکت می‌کنند، رانده شده است. او دیگر این احساس را که در قلب عالم و مرکز جهان خویش قرار دارد، از دست داده است. احساس بی‌امان کمبود وقت، خاطر مسافر معتاد را به خود مشغول می‌دارد. کمبودی که از توسل دائم به اتومبیل و ترن و اتوبوس و مترو و آسانسور حاصل می‌شود؛ و این همه برای اینکه بتواند هر روز، در مسیرهای متقاطع یک شعاع ده کیلومتری، حد متوسط سی کیلومتر راه بییماید. از پاهای خود محروم گردیده است. فرق نمی‌کند که سوار مترو بشود یا سوار هواپیمای جت، هر کار بکند عاقبت یکی دیگر چابکتر و زرنکتر از او درمی‌آید. و لذا در برابر راه‌های میان‌بر که خوشبختان معدودی را از مصیبت ترافیک

۱. Guatemala؛ کشور کوچکی است در امریکای مرکزی.

۲. Kansas؛ یکی از ایالت‌های متحد امریکا است.