

# El sermó dels avions

---

Uns nous Apunts d'en Jaume Terradas que ens presenten els canvis en l'aviació, els avions i els aviadors en només un segle. Segons Terradas, tot i que un segle pot semblar no gaire temps, ha estat suficient per viure una enorme acceleració tecno-cultural en l'àmbit de l'aviació que ha comportat conseqüències dràstiques en termes ecològics, socials i humanitaris.



Estela de vapor d'un C-141 Starlifter sobre l'Antàrtida.

Tinc un llibre que Margalef em va dedicar escrivint "Per en Jaume Terradas, una altra versió del sermó de sempre". Solia qualificar de sermons les conferències sobre temes molt generals que li demanaven sovint i, inevitablement, a mi se'm va encomanar de dir també sermons a les meves. Dons aquest apunt també és un sermó. Què hi farem! Però deixeu que comenci per parlar dels canvis en l'aviació, els avions i els aviadors en només un segle. Un segle no és gaire, encara hi ha gent que l'ha viscut sencer i jo tres quartes parts, i l'aviació és un exemple claríssim de l'enorme acceleració tecno-cultural que no semblen capaços de controlar.

L'aviació és un exemple claríssim de l'enorme acceleració tecno-cultural que no semblen capaços de controlar.

## Els inicis èpics de l'aviació comercial

Antoine Marie Jean-Baptiste Comte de Saint-Exupéry va néixer a Lyon el juny de 1900 i es va perdre amb el seu avió el 31 de juliol de 1941, durant la Segona Guerra Mundial. La seva fama la deu sobretot a ser l'autor d'El petit príncep, llibre del que se n'han venut més de 200 milions d'exemplars i que ha donat lloc a un parc temàtic i a importants vendes de productes on line relacionats amb el tema. És el llibre francès més llegit i conegut al món i es tracta d'un llibre filosòfic sota l'aparença de conte per a nens. Una cita



haver patit un accident. Al capdavall, cal admetre que això només importaria si hagués d'aportar cert consol als auto-inculcats, suposant que algun dia s'haguessin penedit d'haver acabat amb un home d'esperit tan fi. L'autor d'El Petit Príncep tenia llavors 44 anys, és a dir que era pràcticament un ancià entre els aviadors que participaven en missions bèl·liques, i el seu cos havia sofert moltes fractures i ferides en accidents previs. D'alguns d'aquests accidents en va sortir viu gairebé de miracle i això li va donar temps de llegir-nos obres esplèndides.

### La vida dels aviadors del seu temps era perillosa i, en general, de curta durada.

I és que la vida dels aviadors del seu temps era perillosa i, en general, de curta durada. Saint-Exupéry té altres llibres excel·lents, dedicats a explicar les seves experiències com a pilot (Terre des hommes, Vol de Nuit, Courier sud, Pilote de guerre...) i també a altres qüestions (Lettre à un otage, per exemple). Els seus magnífics relats sobre els primers serveis de correu aeri en línia entre Tolosa de Llenguadoc, Casablanca i Dakar i per damunt dels Andes són cants èpics a les odisses d'uns pocs camarades i les seves fràgils màquines davant del mal temps, les avaries, els aterratges d'emergència, de vegades entre poblacions hostils..., i a la solitud de l'individu (bé, generalment eren pilot i mecànic) entre núvols, muntanyes desconegudes d'ominoses crestes, deserts immensos, tempestes i foscor, només connectat per una ràdio, que sovint fallava, a l'esperança que els companys, des de llocs remots, vetllarien per ajudar-lo si calia, per buscar-lo si no arribava, amarat del sentiment de que no els podia fallar ni posar-los en perill sortint a la seva recerca.

Saint-Exupéry fou una vegada salvat per poc, amb el seu co-pilot, de morir assedegats al desert del Sàhara per un beduí, aparegut com del no-res amb l'aigua de la vida, quan ja a les seves goles es trencava el crit d'auxili. L'home del desert no va veure en ells dos estrangers que violaven el seu cel, sinó simplement dos homes necessitats d'ajut. A ells, els semblà un àngel salvador: la personificació de l'Home en qui creia l'escriptor. El seu amic Jean Mermoz (1901-1936) es va perdre a l'Atlàntic quan volava en el Cruz del Sur (es diu que degut a un sabotatge alemany).



### La Creu del Sud

De l'oceà ja n'havia estat rescatat en una altra ocasió per un vaixell quan anava de Senegal a Brasil, viatge que reeixí després sense escales el 1930. I encara un altre cop, Mermoz i el seu mecànic, volant sobre els Andes a més de 4000 m, van haver d'aterrar en un replà penjat entre cingles a  $-15^{\circ}\text{C}$  i, després de 50 hores d'esforços mecànics inútils amb roba massa prima sota el fred, van empènyer l'avió uns 600 m per poder-se deixar caure a l'abisme i planejar fins a la base. Joseph Kessel li va escriure una biografia quasi hagiogràfica, Mermoz (1935). Howard Hawks va dirigir un molt notable film sobre els correus aers als Andes, conegut a Espanya com Sólo los ángeles tienen alas (1939), aquest cop traducció literal del títol original, amb Cary Grant, Jean Arthur i Rita Hayworth, sobre

l'èpica i la solidaritat d'aquells pioners de l'aviació comercial desafiant en lleugers aparells els cims glaçats i les llances de roca. El film, bé que amb una trama inventada, sembla talment inspirat en les aventures de Mermoz.

Les màquines de volar són molt antigues, les més importants abans dels avions i els dirigibles van ser els globus i planadors. L'avió és un artefacte més pesant que l'aire, capaç d'enlairar-se per ell mateix, i no és gens clar quin fou realment el primer vol en un avió (es

discuteix si fou algun dels germans Wright, que normalment s'enlairaven llençats per una catapulta, o un d'Alberto Santos-Dumont), però segurament el vol de 37 minuts que va fer Louis Blériot el 1909 per damunt del canal de la Mànega fou el primer en desvetllar les possibilitats dels avions de forma evident.



Rèplica de un Blériot XI

Charles Lindbergh va fer el primer i famosíssim vol transatlàntic (entre Nova York i París) en 33 h33', el 1927. El gran Billy Wilder explicà l'aventura en un film (que no va ser un dels seus millors), *El Spirit of Saint Louis*, amb James Stewart fent de Lindbergh, el 1957. Abans, Lindbergh també havia fet serveis de correu en la línia de Saint Louis. El segrest i mort del seu fill de 20 mesos van sacsejar el món. Va guanyar un Pulitzer narrant el seu viatge més cèlebre (*Spirit of Saint Louis*, 1953). Partidari de Hitler i, alhora, molt popular, Philip Roth el convertí en president dels Estats Units el 1940 en la seva fascinant novel·la d'història-ficció *La conjura contra Amèrica*, del 2004. De fet, és cert que hi hagué un grup de senadors ultradretans que volien que Lindbergh fos candidat i el relat de Roth és alhora versemblant i terrorífic ja que se suposa que Lindbergh hauria donat suport als nazis, i encara és més terrorífic ara que el feixisme torna a treure el seu nas horribil. Però el Lindbergh real, tot i les seves idees, va participar en la guerra contra els japonesos, potser per blanquejar una imatge que s'havia embrutat molt davant els seus conciutadans. Va morir el 1974, als 72 anys i mai fou candidat.



Amelia Earhart al 1930

Encara que les primeres dones van volar ja a partir de 1908 en els vols curts de llavors, Amelia Earhart fou l'heroïna més coneguda del període èpic de l'aviació. Va desaparèixer al Pacífic el 1937, quan tenia 39 anys. Un any després del vol de Lindbergh, el 1928, havia creuat amb dos companys l'Atlàntic fins a Gal·les i el 1932 fou la primera dona en fer la travessa de l'oceà en solitari fent escales a Terranova i Labrador, fins Anglaterra. Va volar de Honolulu a Oakland el 1935 (deu pilots ho havien provat abans i cap va arribar). En el seu darrer viatge, va sortir amb un company de Los Angeles per fer la volta al món. Se sap que va agafar una disenteria i que no es trobava bé. L'avió es va perdre. D'acord amb les comunicacions per ràdio, l'aparell devia caure entre Hawaii i les illes Salomó. El film *Amelia* (2009), de Mira Nair, amb Hillary Swank i Richard Gere, vol recrear aquesta història tràgica.

El 1916, Salvador Hedilla va fer en 2h10' el primer vol Barcelona-Mallorca. El 1927 s'establí un primer servei comercial a Espanya entre el Prat i Cuatro Vientos a Madrid. El 1928, Juan de la Cierva va passar el canal de la Mànega amb el seu autogir. Mariano Barberán, Joaquín Collaret i Modest Madariaga van volar el 1933 de Sevilla a Camagüey, Cuba, el 1933, la distància més llarga feta fins aquell moment damunt l'oceà. El viatge de l'hydroavió Plus Ultra, tripulat per Ramón Franco (germà del futur dictador espanyol), Ruiz de Alda, Durán i Rada, des de Palos de Moguer a Buenos Aires, amb escala a Las Palmas, el 1926, fou una notable proesa molt celebrada a Espanya. Aquest Franco s'oposava a Primo de Rivera i a la monarquia i va ser empresonat diversos cops. Republicà revolucionari, va arribar a ser diputat en el grup parlamentari



d'Esquerra Republicana de Catalunya, però era un orador pèssim i molt demagògic i es va desprestigiar com a polític. Decebut, i oblidant les seves idees inicials, va combatre a la Guerra Civil com aviador en el bàndol del seu germà. El 1938 es va enlairar a Pollença per bombardejar no se sap si València o Barcelona i el seu avió, carregat de bombes, va caure al mar, fet que segur que no hauria entristit les dues ciutats si se n'haguessin assabentat en el moment. També aquesta mort està carregada d'especulacions sobre un possible sabotatge d'algun dels dos bàndols: recordem que els generals Sanjurjo i Mola, possibles rivals del general Franco en el comandament de la rebel·lió militar contra la República, van morir també tots dos en accidents aeris, però d'altra banda la germana de l'aviador no es cansava de repetir que havia patit un sabotatge dels franc-maçons, imitant la fòbia de l'altre germà envers la secreta associació i els seus membres).



**Autogir de Juan de la Cierva**

El primer vol postal es va fer el 1911, a l'Índia, sobre un recorregut de 13 km. Entre les primeres línies regulars hi hagué la de Nova York-Philadelphia-Washington (1918). Entre octubre de 1919 i juliol de 1921, 26 pilots van morir en aquest servei, una dada esgarrifosa. En deien el Club dels Suïcides. Per aquells homes, Saint-Exupéry ho explica, el correu era sagrat i bé valia el risc, tot i que molt del que duien podria semblar irrellevant: cartes de negocis, entre pares i fills, entre enamorats, etc. Es tractava d'assegurar la "continuitat de la vida", escriu, de mantenir el fil entre milers d'amants entre altres coses (l'home era un romàntic fora d'època). Els vols nocturns i el mal temps

eren enemics prou poderosos, però Saint-Exupéry explica en una carta a la seva mare que, en cinc dies, va volar 8000 km per damunt del Sàhara buscant un avió perdut, i que uns 300 tipus van mirar d'encertar-lo a trets: capturar un pilot era una possibilitat de demanar rescats. Sí, decididament era una professió perillosa.

## **Els avions, arma de guerra**

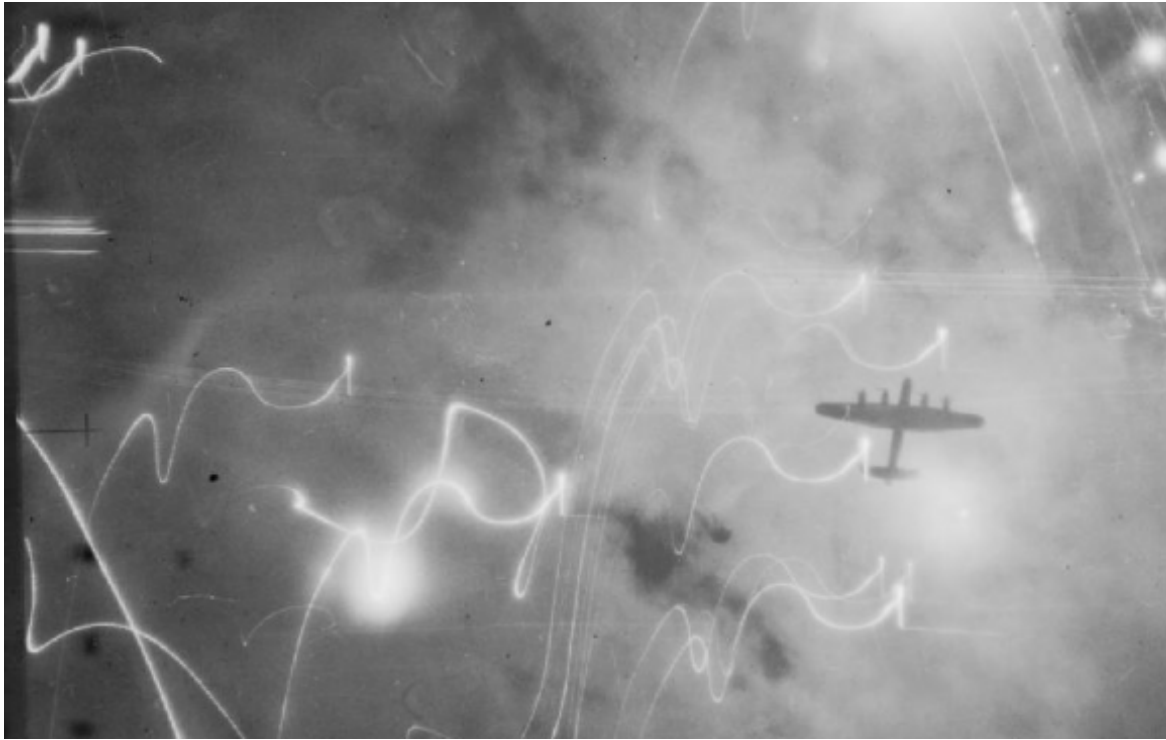


**Blitz contra Londres**

Des de la Primera Guerra Mundial, es van emprar els avions, fràgils com eren, per missions d'espionatge i se'ls va dotar de metralladores que tiraven sincronitzades amb les hèlixs per atacar combois militars o de civils que fugien. Els primers bombardeigs sobre ciutats els van fer zepelins alemanys a Lieja i Anvers, i hi hagué alguns atacs a Anglaterra amb avions. Però els atacs massius contra la població civil s'assajaren per primer cop a la Guerra Civil espanyola, a Madrid, Barcelona i altres ciutats i el cas de l'atac de la Legió Còndor de la Luftwaffe contra Gernika fou

especialment esgarrifós: Picasso en va fer una fita de la història de l'art però l'horror fou que no sols s'empraren moltes bombes convencionals de 250 kg sinó també bombes incendiàries. Un any després, es lliurava la primera gran batalla aèria, l'anomenada batalla d'Anglaterra, sobre el Regne Unit i el Canal de la Mànega, un intent de destruir les defenses angleses per una possible invasió. Els alemanys havien atacat a Polònia amb bombes tota mena d'objectius, inclosos hospitals i escoles i, a Varsòvia, de manera particular les sinagogues i tot el barri jueu. Els anglesos, que s'havien limitat a usar bombarders contra vaixells i instal·lacions militars,

van canviar el maig de 1940, després del bombardeig de Rotterdam pels alemanys i aquests, al setembre, van iniciar el Blitz contra Londres, Liverpool i altres ciutats amb bombes convencionals i gasos tòxics.



### Operació Gomorra

Els Estats Units van entrar en guerra després de l'atac aeri japonès sobre la seva flota a Pearl Harbour. Es va fixar una política d'atacar instal·lacions d'interès militar estratègic amb bombardeigs de precisió, però hi havia objectius secundaris al centre de les ciutats i la precisió era escassa. El 27 de juliol de 1943 a la nit i el 28 al matí, anglesos i americans van bombardejar Hamburg en l'anomenada operació Gomorra (que va

comprendre altres atacs anteriors i posteriors) amb una força d'uns 750 avions i van generar una tempesta de foc en la que van morir més de 30.000 persones. Algunes zones de la ciutat assoliren 1000°C de temperatura i la gent quedava cuïta en els refugis antiaeris. El fòsfor impregnava la roba i els que es tiraven al riu es tornaven a encendre en emergir de l'aigua. Prop d'un milió de persones van haver de fugir de la ciutat. El 15 de febrer de 1945 es va bombardejar Dresden de manera similar.

Els bombardeigs dels alemanys a Rússia van causar de l'ordre de 1.5 milions de morts, que és una xifra que s'acosta a la dels morts per les bombes a Alemanya. El 6 d'agost de 1945, L'Enola Gray va deixar caure una bomba atòmica a Hiroshima: la temperatura va arribar en un instant a 1.000.000°C amb un radi de destrucció total de 1.6 km. Hi hagué uns 70.000 morts immediats i potser fins prop de 200.000 a més llarg termini com a conseqüència de les radiacions. El 9 d'agost es repetí l'operació sobre Nagasaki amb l'avió Bockscar, amb resultats semblants.

L'aviació ha seguit essent emprada en conflictes bèl·lics arreu del món. Durant la guerra del Vietnam, es creuà una altra línia que hauria d'haver estat vermella amb l'ús massiu de defoliant d'efectes persistents cancerígens i altres: l'Agent Taronja, que contenia TCDD, un compost molt tòxic de la dioxina, fou usat entre 1962-1971, en aquest país, Laos i Cambodja, sobre uns 3 milions d'ha. Era un producte de Monsanto i Dow Chemicals i la intenció era no sols defoliar els boscos per evitar que els del Vietcong s'hi amaguessin



sinó també destruir els conreus per expulsar la població rural que ajudava els guerrillers. El terme ecocidi s'inventà llavors, però no oblidem que les terres de Cartago foren cobertes de sal pels romans: la destrucció ambiental ha estat una arma molt antiga. Des de 2012, el govern d'EEUU fa feines de descontaminació a Vietnam. A l'Irak i altres conflictes s'han emprat puntes de missils amb urani empobrit, com ja vaig comentar en un altre apunt... Però deixem tot aquest catàleg d'horroros.

L'Agent taronja llançat des de l'avió



## L'aviació comercial, cent anys després

I ara em direu a què venen aquestes històries sobre avions primitius i pilots desapareguts fa vuitanta o noranta anys i sobre guerres? Només vuitanta o noranta anys... Doncs bé, si us plau, penseu ara en el transport aeri actual. Podeu visitar [per visualitzar el tràfic aeri en pantalla](https://www.youtube.com/watch?v=wXdhaMfYNOo), prometo que és molt espectacular.

<https://www.youtube.com/watch?v=wXdhaMfYNOo>

El 2018, 4.300 milions de passatgers van volar en vols regulars, una xifra ben superior a la meitat de la població mundial encara que n'hi ha que viatgen molt i d'altres que no ho fan mai. No hi comptem els vols particulars de jets de luxe, aerotaxis, helicòpters o avionetes esportives, ni els militars. Sense tenir tampoc en compte les emissions derivades de l'activitat als aeroports, en la construcció dels avions, en els recorreguts en terra per arribar als aeroports, etc., tot i així, el 3% del total d'emissions de gasos d'efecte hivernacle d'Europa i el 2% de les del món es deuen al tràfic aeri, i és una proporció que creix contínuament. Quan una persona viatja de Londres a Nova York, genera aproximadament el mateix nivell d'emissions que una persona mitjana europea per escalfar la seva casa tot l'any. Un passatger que voli de Nova York a Califòrnia genera el 20% de les emissions de gasos d'efecte hivernacle que emet el seu auto en tot l'any. El programa CORSIA europeu (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), es proposa establir les emissions de CO<sub>2</sub> al nivell de 2020, exigint a les companyies que s'acabi el creixement d'emissions a partir d'aquesta data, encara que l'objectiu (donat que la participació dels països és voluntària, per més que tots s'hi comprometran) és que les emissions per damunt de les de 2020 es retallin en un 80%. Molts experts creuen que el CORSIA no és prou radical, tal i com estan les coses.

I és que des de 1990 a 2017, les emissions de CO<sub>2</sub> pels avions han augmentat un 83% i l'impacte climàtic per passatger i kilòmetre és el més gran de tots els sistemes de transport. El 2017, els avions van emetre 859 milions de tones de CO<sub>2</sub>... Però és que, a més, cal considerar el fet que aquestes emissions es produeixen a gran altitud, i això complica les coses. L'IPCC calcula que l'impacte climàtic de l'aviació és entre 2 i 4 cops major que l'efecte de les seves emissions de CO<sub>2</sub>, per causes diverses. P.e., les cues de vapor d'aigua (esteles de condensació i cirrus que es formen a partir d'elles) que deixen al seu darrere els avions retenen part de les emissions de calor de la terra a l'espai, contribuint a l'escalfament del planeta.

L'IPCC calcula que l'impacte climàtic de l'aviació és entre 2 i 4 cops major que l'efecte de les seves emissions de CO<sub>2</sub>, per causes diverses.

I els avions emeten també aerosols, sutge, sulfats, òxids de sofre i de nitrogen (aquests destrueixen metà però generen ozó, que també contribueix a l'efecte hivernacle), monòxid de carboni que, amb l'oxigen de l'aire, forma CO<sub>2</sub>, diversos radicals i restes d'hidrocarburs. Encara que, deixant de banda el CO<sub>2</sub>, molts d'aquests compostos són de curta durada, com que els avions en vol no paren d'augmentar el fet és que n'hi ha sempre i que afecten al balanç de radiació de l'atmosfera.

Els models d'avions comercials més eficients són el Boeing 787-9 i els Airbus A350-900 i A320neo, però les companyies mantenen una proporció molt gran de models més antics i menys eficients. L'ONG alemanya Atmosfair publica cada any un Atmosfair Airline Index en categories A, B, etc., de les companyies aèries i en el de 2018 cap companyia aèria assolí la categoria A i només dues la B. La britànica TUI Airways era la millor valorada i quedava per sota del 80% del nivell òptim possible, mentre que British Airways quedava en el lloc 74, per darrere d'Aeroflot o Aeromèxic, i per descomptat d'Air France, Lufthansa, Alitalia o Iberia entre les companyies de bandera. Atmosfair considera que no es podran assolir els valors pels objectius 1,5 o 2°C si no es canvia el querosè per altres combustibles. Però el cert és que ara mateix no hi ha manera de transportar cada dia vuit milions de persones si no és amb querosè, i la demanda de transport aeri no para d'augmentar.



El dreamliner de Boeing

Avions elèctrics? Pot ser, però no encara ni molt aviat. Airbus en va provar un el 2015 sobre el Canal de la Mànega i, juntament amb Siemens i Rolls-Royce, treballen en un híbrid, cosa que també fa Boeing pel seu compte amb l'objectiu de tenir-ne un (experimental i segurament no massa gran) el 2022. Com en el cas dels autos, és probable que els híbrids siguin el pas intermediari cap a l'avió elèctric. Mentre, també hi ha altres coses a fer, per exemple, millorar l'eficiència dels motors. Els avions actuals més

eficients ho són de l'ordre del 80% més que els de fa 50-60 anys i, comptant en litres de combustible per kilòmetre i passatger, el consum s'acosta ja al dels autos moderns compactes. I aquesta tendència sens dubte seguirà perquè els preus dels combustibles tradicionals pugen. També és possible provar combustibles alternatius, com l'etanol o els olis vegetals, però els inconvenients són molt considerables, sobretot si l'etanol es treu del blat de moro i els olis de plantacions que substitueixen selves o conreus d'interès alimentari. Hi ha, és clar, la possibilitat de frenar el creixement del tràfic mitjançant l'encariment dels viatges i els impostos. Amb les

facilitats actuals per les comunicacions a distància, s'hauria de poder reduir la necessitat de volar per assistir a reunions de negocis o altres.

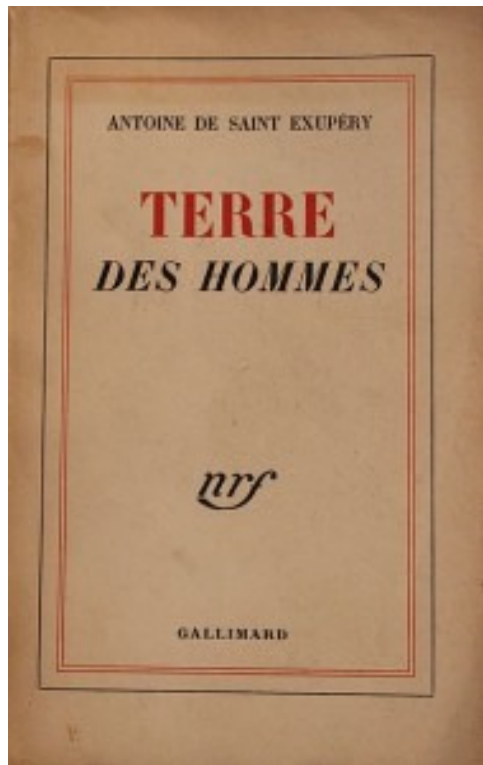
Els avions actuals més eficients ho són de l'ordre del 80% més que els de fa 50-60 anys i, comptant en litres de combustible per quilòmetre i passatger, el consum s'acosta ja al dels autos moderns compactes. I aquesta tendència sens dubte seguirà perquè els preus dels combustibles tradicionals pugen.

Tot i així, s'espera que la contribució de l'aviació a les emissions totals augmenti per l'augment del tràfic, que ha estat molt gran, a un ritme de 6-8% any rere any (duplicació cada 15 anys, aproximadament). La irrupció de les línies low-cost, que suposen de l'ordre d'un 20% del tràfic total, contribueix a estimular l'ús dels avions en molts desplaçaments i, per damunt d'una distància de l'ordre dels 1500 km, pràcticament no hi ha cap alternativa competitiva al desplaçament aeri. Preocupen especialment les emissions de NOx i vapor d'aigua a gran altitud, que no van entrar en el Protocol de Kyoto. L'IPCC ha calculat les emissions per les diferents parts del vol i per diferents models d'avions segons diferents metodologies, però hi ha dificultats en conèixer les emissions dels vols domèstics per a molts països.

## Una qüestió de responsabilitat

Poc s'ho podien pensar aquells coratjosos pioners i els enginyosos mecànics i dissenyadors d'aquelles fràgils màquines que allò pel que donaven la vida, el sagrat correu, avui passaria oceans i serralades en un no res, sovint difonent mentides o bajanades, i que les perruqueres de barri o els oficials administratius de les sucursals bancàries de poble volarien un any i altre a platges o ciutats remotíssimes per passar uns dies d'apressades vacances. Saint-Exupéry diu, a Terra dels Homes, parlant de la seva feina com a pilot, que

S'està en contacte amb el vent, amb els estels, amb la nit, amb la sorra, amb el mar. Es juga a l'astúcia amb les forces de la natura. S'espera l'albada com el jardiner espera la primavera. S'espera l'escala com s'espera la Terra Promesa i es busca la pròpia veritat en els estels.



La seva veu, parlant d'aquella aviació dels 1920-30, emula la de Joseph Conrad quan, a El mirall del mar, del que vaig parlar en un altre d'aquests apunts, ens parla de la navegació a vela que veu desaparèixer (llevat del seu ús esportiu). Eren viatges en que els éssers humans miraven d'aprendre a lluitar amb, i a aprofitar-se de, les forces de la natura. És extraordinari que, en menys d'un segle, l'aviació s'hagi convertit en un fenomen massiu. Ara, els homes que volen ja no reparen gaire en la nit ni es guien pels estels, i només la impaciència els fa esperar les llums de l'aeroport, sense l'angoixa d'haver, potser, perdut el rumb en la foscor de la nit, per la densitat dels núvols o per la força del vent. Estem ara molt més segurs, és clar, per més que hi hagi de tant en tant algun accident l'aviació és més segura que l'auto. Més segurs, per molt que les restriccions d'espai provoquin alguna trombosi. Però també més ignorants dels espais que sobrevolem, i el més sovint no ens plantegem els costos ambientals que suposa satisfer el que, ben sovint, són poc més que recerques de selfies per presumir d'haver estat en llocs "extraordinaris". Si el cost econòmic ho permet, aviat hi haurà una plaga de viatges per estar unes hores en òrbita o per fer un volt a la Lluna. Potser perquè, com diu també Saint-Exupéry,

Cada progrés ens ha fet una mica més fora de les habituds que amb prou feina acabàvem d'adquirir, i som veritablement emigrants que encara no han fundat la seva pàtria.

Una frase que bé val també pels progressos en altres tecnologies, com les digitals. Dins de l'avió, no ens sentim com se sentien ell i els seus companys. Diu, de l'aviador:

La seva grandesa és sentir-se responsable. Responsable d'ell, del correu i dels camarades que esperen. Té en les seves mans, la pena i la joia d'ells. Responsable del

nou que es basteix allà baix, entre els que viuen, i del que ell ha de participar. Responsable, una mica, del destí dels humans, en la mesura del seu treball.

Aquell correu que era prou important als seus ulls com per valer les vides de pilots i mecànics i que ara circula en un instant d'una banda a altra del planeta, contribueix a que, en la pràctica, el món s'encongeixi i s'homogeneïtzi. I, pel què fa als avions, ens deixem portar per ells i només creiem responsables els pilots, els controladors, la companyia... als qui reclamarem pels retards o les pèrdues d'equipatge. Però allò que fem gràcies al nostre viatge justifica els danys ambientals? Calia que ens desplaçéssim milers de quilòmetres per una reunió o per una visita ràpida a un país exòtic del que no aprendrem quasi res? D'això no ens sentim responsables, creiem que hi tenim dret i que encara paguem massa. No hem perdut només la relació amb el vent i els estels i la convicció de que el que fem de debò val la pena. Sense adonar-nos-en, ens anem perdent a nosaltres mateixos, ja que abans ens coneixíem en el contacte amb la natura, en la nostra solitud immersos en ella, i ara som consumidors passius de geografia i arquitectura. I estem perdent la capacitat de fer-nos un lloc en un món que malmetem a l'engròs, sense pensar-hi.

Terra dels homes... Sens dubte, ja que ens l'apropriem. Però el llibre era un cant humanista, un cant als humans que feien "allò que cap bèstia hauria pogut fer", per responsabilitat. L'home hi era una llum en el desert, el beduí que dona aigua a dos desconeguts mig morts, incapaços de dir un mot, sense preguntar ni esperar res; un far en la nit entre la foscor dels núvols que t'assenyala on ets esperat, on et volen veure arribar.

Aquest ésser humà que pot ser tan sublim i tan cruel, l'animal més poderós que hagi existit, hauria de tornar a sentir-se responsable. No de mantenir la continuïtat entre els amants allunyats o entre els que treballen arreu amb semblants objectius... No sols de la pena o l'alegria dels camarades... Se n'hauria de sentir de la "pàtria" dels seus fills i nets. D'un món on encara puguin estar en el desert o en la

glacera, al mar o a la selva, i sentir-se'n part i entendre's ells mateixos una mica més, essent-hi alhora arrelats i lliures. Terra dels homes, però també homes de la terra, del nostre niu sense recanvi.

Si és que això encara és possible, penso que Conrad i Sant-Exupéry hi estarien d'acord. I que, com dur les mercaderies i el correu ho fou per ells, indubtablement aquest sentit de responsabilitat pot ser un objectiu en el que creure. Ja hi ha joves que comencen a proclamar-ho. Escoltem-los. Ens acusen. Sí que som (ens en sentim o no) responsables.



### **Jaume Terradas**

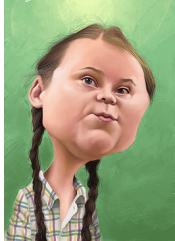
Professor emèrit d'Ecologia de la UAB. Investigador del CREA en temes d'ecologia de la vegetació. També ha treballat en educació ambiental. Membre de l'Institut d'Estudis Catalans.

8 de juliol 2019

# **Carta a Greta Thunberg: 'La noia que va deixar de volar'**

**Com totes les grans mogudes, la revolució ecologista ens haurà arribat amb retard**

26/07/2019 – Albert Om



Carta a Greta Thunberg: 'La noia que va deixar de volar' / Alex Gallego

És probable que aquest sigui l'últim estiu que agafem un avió sense remordiments. Quan aquí encara no ens hem atrevit a declarar la guerra al cotxe, hi ha un moviment mundial en marxa que, sota l'etiqueta #staygrounded, ha decidit quedar-se a terra i deixar de volar.

És el que heu fet, Greta Thunberg, tu i la teva família, i el que exigeixes a tothom qui vulgui venir a Suècia a veure't, com uns periodistes del diari francès 'Libération', a qui els has concedit una entrevista a canvi que el viatge entre París i Estocolm el fessin amb tren o cotxe elèctric. No és un caprici de l'última estrella adolescent, sinó una manera d'escampar l'exemple que es pot viure d'una altra manera. Moltes persones amb bona consciència ecològica esperen que siguin les administracions les que els indiquin els canvis que han de fer a la seva vida. El teu missatge és que hem de capgirar l'ordre, que el poder no impulsarà els canvis si abans no modifiquem les nostres actituds individuals.

I això estàs fent, enmig d'aquest any tan bèstia que has viscut. No et coneixia ningú fins que l'estiu passat (encara amb 15 anys) vas decidir que els divendres de tot el curs faries vaga escolar i et plantaries davant del Parlament suec per protestar contra l'emergència climàtica. Desenes de milers de persones t'han seguit arreu del món i, en aquest temps, has fet sentir la teva veu davant dels principals líders mundials, a la cimera climàtica de l'ONU a Polònia, al Fòrum de Davos, al Parlament de Westminster i a l'Assemblea Nacional francesa. Tot, en països on poguessis arribar-hi sense haver d'agafar l'avió.

La revolució dels joves serà ecologista. I dic serà perquè no és difícil vaticinar que, a Catalunya, serà tornant de vacances quan esclatarà aquest moviment verd, i que ho farà amb la mateixa força amb què aquests dos últims anys s'ha desencadenat la revolució feminista. Com totes les grans mogudes, ens haurà arribat amb retard, després d'anys d'enfotre'ns de la limitació a 80 km/h dels temps del tripartit, dels carrils bici, de les superilles, del tramvia i, en general, de qualsevol mesura que volgués desplaçar el cotxe de la posició preeminent que té a les nostres ciutats.

Que siguis tu, amb 16 anys i dues trenes, qui lidera aquesta lluita és demolidorament desconcertant. Interpel·la i avergonyeix. Penses: si li importa a ella, per què no m'ha d'importar a mi? Si és la teva lluita, per què no hauria de ser la nostra?

P.D. Els episodis de calor extrema d'aquest mes de juliol ajuden a fer real el que ja diuen els científics. Que si no fem res per evitar-ho, l'any 2050 Londres tindrà les temperatures de Barcelona i Barcelona les d'Adelaide, al sud d'Austràlia.

***Dins del web del CREA es publica una secció periòdica amb el títol “Els apunts d'en Jaume Terradas” amb articles d'aquest autor relacionats amb el medi ambient.***

***Hem aprofitat l'article titulat “El sermó dels avions” per realitzar aquest nou document dins de la col·lecció. En aquest article que comença tractant sobre els pioners de l'aviació i fa un resum històric de l'evolució de l'ús de les aeronaus acaba reflexionant sobre l'actual massificació de vols i els efectes que produeixen a l'atmosfera.***

***Finalment hi hem afegit un breu article d'Albert Om publicat al diari Ara.***

## **Col·lecció Documents d'ant n°210**