

**Energía y equidad:
Los transportes chupatiempos y
la energía destructora de la equidad¹.**

Jean Robert

Si se compara la cantidad de energía exógena (externa al metabolismo humano) del que dispone cada día un ciudadano americano con su fuerza de origen metabólico, se puede decir que cada uno dispone continuamente del trabajo de cien esclavos mecánicos.

A principio de los años 1970, una gran “crisis de la energía” vino a sacudir el confort de los países ricos. Consistía básicamente en el miedo de los ciudadanos de América y de otras partes de que tuvieran que disminuir el número de sus esclavos. Los abogados de la crisis de la energía promovían una curiosa imagen del hombre. Según ellos, su bienestar se podía medir al número de sus esclavos mecánicos. De hecho, lo que sin que se diga deciden las políticas de la energía es el margen de libertad de la que gozará la sociedad, pues la libertad es inversamente proporcional al número de

¹ Ivan Illich, *Energía y equidad.*, *Obras reunidas*, México, Fondo de Cultura Económica, 2006.

estos esclavos. Una política de bajo consumo de energía permitiría una gran libertad en las opciones de modo de vida y de cultura. Si, por el contrario, una sociedad opta por un fuerte consumo de energía, terminará inevitablemente siendo dominada por una tecnocracia que, sea bajo una etiqueta capitalista o socialista², se volverá igual de intolerable.

Illich proponía el concepto de *cuantios socialmente críticos de energía*. Su análisis de la industria escolar .había demostrado que, más allá de un cierto umbral, los gastos de control social crecen más rápidamente que el PNB y que la supervisión se vuelve la actividad que determina toda la economía. Defendió la tesis que, entre más aumentan los consumos de energía, más crece la demanda de control social:

(...) en el desarrollo de una sociedad moderna existe un momento en él que el uso de energía ambiental (exógena) excede por un determinado múltiplo el total de la energía metabólica humana disponible. Una vez rebasada esta cuota de alerta, inevitablemente los individuos y los grupos de base tienen que abdicar progresivamente del control sobre su

² Recordemos que este libro fue publicado por primera vez en 1974, en plena época del “mundo bipolar”. Hace un cuarto de siglo, el polo “socialista” se disolvió revelando su naturaleza de “capitalismo de Estado”, de hecho haciendo lugar al feroz “capitalismo realmente existente” que ya gestaba bajo una máscara que pretendía lo contrario.

futuro y someterse siempre más a una tecnocracia regida por la lógica de sus instrumentos³.

La *circulación* combina dos tipos de locomoción: la movilidad personal, o *tránsito* autógeno y el *transporte* mecánico de la gente. En otras palabras, la circulación combina una determinación de la persona según su ley propia y su sumisión a las normas de otro anónimo. Se puede decir también que la circulación total, que abarca el movimiento de los cuerpos y el tráfico de los vehículos, es una *sinergia* de movilidad *autónoma* y de movilidad *heterónoma*. Esta sinergia – la circulación total – es *positiva* mientras el transporte, siempre heterónimo, no disminuye las capacidades de tránsito autónomo. Se vuelve *negativa* cuando los vehículos vuelven la movilidad autónoma inefectiva o peligrosa. El dominio de la industria del transporte sobre la

³Op. cit., p. 331. La traducción francesa es más explícita. Dice: "... en el momento en que el cuantio crítico de consumo de energía por persona se rebasa, las garantías legales que protegían las iniciativas individuales concretas hacen lugar a una educación que sirve las finalidades abstractas de una tecnocracia. Este cuantio o *quantum* marca el límite a partir del cual el orden legal y la organización política deben derrumbarse y la estructura técnica de los medios de producción violentan la estructura social". Ivan Illich, *Énergie et équité, Équité, Œuvres complètes*, Paris : Fayard, 2003, p. 386. Lo que la traductora al castellano llamó "energía ambiental" es la energía no metabólica, no humana extraída del ambiente natural en forma de petróleo, carbón, gas natural., etc. Sería más preciso llamarla *energía exógena*, es decir energía cuyo origen es exterior al metabolismo humano.

movilidad humana oprime el tránsito⁴ en beneficio del transporte. La circulación se vuelve entonces una esclavitud. Despachado siempre más lejos, constantemente obligado a estar en otra parte en una o dos horas, el ciudadano vuelto usuario habitual ya no puede vagabundear, callejear, ir a la aventura.

En una gran urbe del tamaño de la ciudad de México, el promedio de la velocidad vehicular es, *intra muros* (en el perímetro interior) de aproximadamente 15 km/h. En Francia, en las ciudades de provincia sin metro, oscila entre 10 y 13 km/h. Lo que la planificación a favor de la velocidad permite, no es mejorar la celeridad de los desplazamientos de todos, sino crear un amplio espectro de velocidades posibles: “dime a que velocidad te desplazas y te diré quien eres”. La propuesta práctica de Illich en materia de velocidad urbana es reducir las desigualdades limitando la velocidad de todos los vehículos a 25 o 30 km/h. En

⁴ Illich da a la palabra *transito* (del verbo latino *transire*, caminar por, atravesar un paisaje o una ciudad) el sentido específico de *movilidad autónoma*. El uso burocrático de la palabra *transito* (ver las “secretarías de transito y otros monstruos verbales) tiende a imposibilitar ésta distinción bajo el lema que “la confusión verbal y conceptual es poder”.

tanto a los planificadores, lo que buscan no es disminuir las pérdidas de tiempo de todos, sino permitir *transferencias netas de privilegios* de los pobres hacia los ricos, en otros términos, hacer perder tiempo a los pobres para que los ricos lo ganen. Sin embargo, tomando en cuenta todos los costos en tiempo ocasionados por el automóvil, fuera de los muy ricos, la velocidad efectiva de todos en el espacio urbano se sitúa entre la de la marcha y la de la bicicleta.

El hombre americano típico consagra más de 1600 horas por año a su automóvil : sentado dentro de él, en marcha o parado, trabajando para pagarlo, para pagar la gasolina, las llantas, los peajes, el seguro, las infracciones y los impuestos para las carreteras federales y los estacionamientos comunales. Le consagra cuatro horas al día en las que se sirve de él, se ocupa de él o trabaja para él⁵.

Si se dividen los kilómetros que recorre en su automóvil en un año por el número de horas que le dedica, se obtiene, según las categorías socio-profesionales una “velocidad generalizada” de 5 a 12 km/h⁶. Los transportes son, en promedio, muy lentos. Esta contradicción entre lo que promete una industria y lo que produce realmente merece ser

⁵*Energía y equidad*, op.cit., p. 337.

⁶ Jean-Pierre Dupuy, “À la recherche du temps gagné », annexe à Ivan Illich, *Énergie et Équité*, op. cit., 433-440.

llamada *contra-productividad*. Los transportes motorizados se han vuelto contra-productivos de tres maneras:

1. En la circulación, cada vehículo es un obstáculo a la movilidad de los otros. Es la *contra-productividad técnica*, manifiesta como congestión, una relación entre *output* y *output* (producto y producto de la industria, en este caso kilómetros-pasajero).
2. La circulación de los vehículos impide el libre tránsito de los peatones y de las bicicletas. Es la *contra-productividad social*, una relación entre un modo autónomo (sometido a mi propia ley o norma) y un modo heterónimo (tributario de la ley del otro) de desplazarse.
3. Desde el momento en que todo deseo de desplazamiento es reinterpretado como una necesidad de transporte, interviene un tercer tipo de *contra-productividad*, la *contra-productividad* estructural, verdadera parálisis de la imaginación, vuelta incapaz de concebir que las cosas podrían ser diferentes de lo que son.

De acuerdo a Illich, el principal producto de la industria del transporte es un tipo humano, el hombre totalmente sometido a las normas, a los horarios y a los ritmos impuestos por ésta industria. Este *usuario acostumbrado* es un ciudadano con la imaginación paralizada. Transformado en un objeto que está siempre en ruta hacia otro destino, habla un lenguaje nuevo. Para él, la libertad de movimiento se vuelve derecho a ser transportado. Ya no lucha por garantizar su libertad de movimiento, sino para asegurarse un lugar en un vehículo. Representa un nuevo género de errante, eterno ausente perpetuamente alejado de su próximo destino.

La circulación vehicular funda un monopolio mucho más dominante que el monopolio comercial de General Motors sobre el mercado del automóvil o el monopolio político de la industria automóvil contra los transportes colectivos. Por su carácter atrincherado, su poder de estructurar los espacios y los tiempos de la sociedad, este último monopolio es *radical*. Cuando una industria se arroga el derecho

de satisfacer, ella sola, una necesidad elemental hasta ahora objeto de una respuesta individual, ejerce un monopolio radical. Tal monopolio restringe las condiciones de gozo de un valor de uso otrora sobreabundante.

La circulación nos sirve aquí de ejemplo para formular una ley económica y política general: cuando un producto excede cierto límite en el consume de energía por cabeza, ejerce el *monopolio radical* sobre la satisfacción de una necesidad⁷.

En la edición francesa, Illich ilustra ésta ley con cada una las tres instituciones de servicio dominantes de la sociedad industrial.

Más allá de cierto umbral, la escuela obligatoria cierra el acceso al saber, el sistema médico destruye las fuentes no terapéuticas de la salud, el transporte paraliza la circulación⁸.

Con el fin de explorar los límites que hay que imponer a todos los servicios para mantener la sinergia positiva entre la autonomía y la heteronomía, Illich propone una forma de investigación a contra-corriente disciplinada, rigurosa y alejada de todo control profesional. Exige de los que la practican un compromiso con una existencia frugal y la convicción de que los profesionales la considerarán una amenaza, ya que la frugalidad

⁷ *Energía y equidad*, op. cit., p. 347, 348.

⁸ *Énergie et équité*, op. cit., p. 411.

amenaza al experto. Ésta investigación es subversiva, pues cuestiona el acuerdo general sobre la necesidad de desarrollar los transportes y la falsa oposición política entre partidarios del transporte público y defensores del transporte privado.