

La energía y el misterio de la iniquidad¹

Jean Robert

En 1973, el mundo industrial fue sacudido por la decisión de la Organización de los Países Productores de Petróleo (OPEP) de reducir drásticamente sus exportaciones hasta obtener mejores precios. Las sociedades que se habían vuelto dependientes de esos suministros respondieron con medidas provisionales de ahorro. Por ejemplo, en algunos países se proscribió el uso de los coches privados durante los fines de semana.

Esta proscripción que algunos llamaron “el regalo de los árabes”, dio ocasión para otra sorpresa. Esta prohibición oficial contra la cual se pensaba el público iba a protestar, en realidad fue acogida por muchos como una liberación: eran libres del coche. ¡Qué agradable era pasear otra vez por las calles! Unos amigos franceses me escribieron: *pourvu que ca dure* (ojalá y dure mucho). Los habitantes de las ciudades descubrieron que podían caminar, y hasta los automovilistas empedernidos empezaron a vislumbrar que su confinamiento a una silla de ruedas motorizada no era irremediable.

Dos días por semana las ciudades volvían a ser ciudades, lugares en los que la igualdad entre los peatones podría ser una invitación a la equidad política. Dos días por semana la palabra “equidad” recobraba su significado inmediato: “concesión de los mismos dones”, del latín *aequitas*, una igualdad en habilidades. Al meditar sobre esa palabra entendí por qué su antónimo latino no es *inaequitas*, sino *iniquitas*, un término que en la época de San Pablo significaba el mal, cuya presencia en la creación era un misterio para los creyentes. A la luz de la equidad

¹ Publicado en la revista *Ixtus. Espíritu y Cultura*, núm. 28, Iván Illich, *la arqueología de las certidumbres*, 2000.

recobrada en las calles y plazas durante los fines de semana, el barullo de vehículos compitiendo por un espacio escaso, la diaria contienda vial que usurpa a los peatones su libertad elemental y los paraliza, empezaba a aparecer como un ejemplo del mal que los hombres pueden hacer a los hombres. Pero esta intuición ¿no era una exageración?

La capacidad de ir a donde uno quiere caminando es, de hecho, la habilidad más igualmente distribuida entre la gente. Es *innata*, un derecho natural por nacimiento. Algunos parecen haber olvidado esa verdad. Para otros, ha sido suprimida: tanto sus pies como su imaginación han sido discapacitados; han llegado a pensar que necesitan perpetuamente ser *transportados* con altos costos de energía. Pero no pueden ignorar por completo que la movilidad basada en la energía mecánica sólo puede ser clasificatoria, es decir, discriminatoria: “Dime a qué velocidad te transportas y te diré quién eres”, se ha vuelto el eslogan de la era de los transportes intensivos en energía. La sociedad está así inevitablemente estratificada en una estructura de clases mundial de capitalistas de la velocidad.

La equidad y la energía mecánica se han vuelto categorías en conflicto: el crecimiento de la segunda exige el decrecimiento de la primera. Sin embargo, la libertad de caminar recobrada durante los fines de semana sin coche reveló que, si una sociedad quisiera reducir su poder mecánico *per capita*, la equidad volvería a ser una posibilidad práctica. No pretendo decir que esto sucedería de manera automática, sino que, en la medida en que la sociedad lo quisiera, la equidad volvería a ser una opción política real. Además, recobrar la equidad inmediata de “casi iguales a pie” podría ser un incentivo para otras reconquistas. Es la razón por la cual la decisión de la OPEP fue, para muchos, un motivo de esperanza.

Los expertos piensan de manera diferente; no quieren involucrarse con una opción que los dejaría sin trabajo. En vez de responder a la esperanza emergente, desataron un nuevo

fantasma: la crisis de energía, que se basa en esta falacia: el hombre es inherentemente dependiente de la energía de las máquinas.

La crisis de energía mostró desvergonzadamente la dependencia de las sociedades occidentales a una droga que los reyes del petróleo anhelaban venderles a un precio más alto. Cualquier vendedor oriental de tapetes habría podido explicar a los expertos que este era un mal regateo: al final, los países productores de petróleo doblaron sus precios. El tráfico intensivo de energía —es decir, la normalidad industrial— se restableció los sábados y domingos, sin que las autoridades judaicas o cristianas protestaran por eso.

El tráfico mecánico tiene un efecto cegador sobre la imaginación pública, cancela otras opciones. Entre más fuerte ruge, más necesario parece. ¿Por qué la gente tolera tal baraúnda si no es por una necesidad imperativa? Esta ruidosa pretensión a la legitimidad de los transportes mecánicos los hace parecer como la única forma de locomoción compatible con la modernidad. Además, y cosa aún más importante, ellos contribuyen fuertemente a la economía. En cambio, caminar hace poco ruido y, puesto que no cuesta casi nada, no añade al Producto Nacional Bruto (PNB). La crisis de energía fue el truco de los expertos para hacernos olvidar que los pies pueden contribuir a la locomoción en formas más genuinas que usándolos para llevar vehículos y pisar aceleradores. En los veinte años transcurridos entre la crisis de energía y la Operación Tormenta del Desierto,² los “Grandes Persuasivos” hicieron que la opinión pública de los países ricos creyera que, si quería asegurar sus suministros de energía, tenía que enfrentar decisiones duras: *Si vis petroleum, para bellum* (“Si quieres gasolina, prepárate para la guerra”).³ El presidente Bush no habría podido iniciar la Guerra del Golfo sin un hambre de energía fomentada ideológicamente. Cuando las necesidades industriales se vuelven mensajes liminales de la

² La Guerra del Golfo que duró del 2 de agosto de 1990 al 28 de febrero de 1991, una guerra por el control del petróleo. N del E.

³ Paráfrasis de la frase atribuida a Julio César: “Si quieres la paz prepárate para la guerra”. N del E.

intoxicación guerrera, el diablo se regocija, porque el hombre hace su trabajo. No sorprende que le haya tocado a un espíritu teológico clarificar la situación.

En 1974, Iván Illich escribió un pequeño libro que invitaba a reír de las falacias de las crisis de energía y expresaba su acuerdo con los pocos que entendieron que menos energía podía significar más libertad en la equidad. *Energía y equidad*,⁴ no es, sin embargo, explícitamente una teología de la locomoción. Sea cual fuere la posición del autor al respecto, se abstuvo de imponerla al lector. Si hay alguna teología en su argumentación, es voluntariamente *apofática*, es decir, no explícita.

La crisis de energía

Hay que desenmascarar la así llamada “crisis de energía”. Se trata de un eufemismo que encubre una contradicción, indica una frustración, consagra una ilusión. Encubre la contradicción inherente al hecho de querer alcanzar, al mismo tiempo, un estado social basado en la noción de *equidad* y un nivel cada vez más elevado de crecimiento industrial. Indica cuál es el grado de frustración actual, provocado por el desarrollo industrial. Finalmente, consagra la ilusión de que se puede sustituir indefinidamente la energía metabólica del hombre por la potencia de la máquina, ilusión que lleva, en este momento, a los países ricos a la parálisis y fatalmente desorienta la planificación del desarrollo en los países pobres. “Al difundir el pánico de una inminente e inevitable ‘crisis de energía’, los ricos perjudican más a los pobres que al venderles los productos de su industria”.⁵

⁴ Iván Illich, *Energía y equidad* (México: Editorial Posada, 1994).

⁵ Todas las citas provienen de *Energía y equidad*, salvo si se indica otra fuente.

Estas palabras se escribieron en una época en la que ya era consabido que la explotación de la energía mineral destruye el medio ambiente. La relación causal fue establecida por el Club de Roma, cuando lanzó esta revelación en el libro *Los límites del crecimiento*. Cualquiera que sea la forma en que la energía se transforma en los procesos industriales, aun si estos se realizan en la forma más limpia y eficiente, no dejará de evacuar calor residual hacia el ecosistema, desperdicio que no puede eliminarse, sino solo esconderse bajo la forma de la naturaleza. Este calor entrópico se combina con el efecto de invernadero e incrementa la masa de calor de la atmósfera, al tiempo que su transportación hacia la estratósfera, de donde puede irradiarse hacia el espacio exterior, se hace cada vez más violenta.

Illich no perdió el tiempo con estas perspectivas apocalípticas. Recuerdo que coleccionaba y distribuía entre sus amigos los reportes entonces disponibles sobre las catástrofes climáticas por venir, en una época en la que todavía eran predicciones y advertencias. En *Energía y equidad* solo alude a ellos con frases cortas, para argüir, luego, que percibe una amenaza más alarmante, una adicción que cierra las verdaderas opciones.

Los ecólogos tienen razón en afirmar que toda energía no metabólica es contaminante: es necesario ahora que los políticos reconozcan que, pasados ciertos límites, la energía física se hace inevitablemente corruptora del ambiente social. Aun si se lograra producir una energía no contaminante y producirla en cantidad, el uso masivo de energía siempre tendrá sobre el cuerpo social el mismo efecto que la intoxicación por droga físicamente inofensiva, pero psíquicamente esclavizante. Un pueblo puede elegir entre una droga sustantiva tal como el metadone y una desintoxicación realizada a

voluntad en el aislamiento, pero no puede aspirar simultáneamente a la evolución de su libertad y convivencialidad, por un lado, y a una tecnología de energía, por el otro.

Mientras el Club de Roma esclareció el hecho de que, más allá de ciertos límites, la energía rompe el equilibrio natural, Illich quería demostrar que también corrompe como una droga la sociedad y la cultura. En otros estudios, *La sociedad desescolarizada* y *Némesis médica*, mostró que esta corrupción está exactamente asociada con el crecimiento de los servicios industriales, tales como los que se designan con los nombres de “educación” y de “salud”. En *Energía y equidad* demuestra lo mismo en el caso de los transportes. Para enfrentar la falacia de que la equidad y el crecimiento industrial pueden lograrse conjuntamente, la contradicción entre la equidad y la energía debe reconocerse públicamente. Illich propone esclarecer la realidad que el lenguaje de la crisis oscurece: altas cantidades de energía degradan las relaciones sociales tan inevitablemente como destruyen el medio físico.

Mi tesis sostiene que no es posible alcanzar un estado social basado en la equidad y simultáneamente aumentar la energía mecánica disponible, a no ser bajo la condición de que el consumo de energía por cabeza se mantenga dentro de límites.

Hasta donde sé, antes de la publicación de *Energía y equidad*, nadie había visto claramente que, más allá de ciertos umbrales, el crecimiento industrial intensivo en energía

corrompe a la sociedad tanto como destruye el medio natural. Si bien esta verdad ha sido objeto de debates públicos amplios, nadie tampoco la ha refutado.

El paradigma de la circulación

En los Estados Unidos, la puesta en movimiento de personas y mercancías absorbe el 45% del presupuesto energético nacional. En los países pobres que, como México, siguen este ejemplo, el porcentaje es mayor, pero beneficia a un porcentaje menor de ciudadanos. Sin embargo, la razón por la que Illich escogió el transporte de personas como el uso paradigmático del uso de la energía no se funda en los números, sino en el hecho de que es el sustituto industrial de la actitud más compartida entre los humanos. La forma en que distorsiona esta habilidad innata es como una radiografía de la interacción entre la producción industrial y las capacidades naturales. Como buen filósofo escolástico, Illich esclarece *distinciones* que los discursos dominantes confunden en un magma lingüístico:

Pongo a consideración el campo de la circulación de personas. Me limitaré al estudio de la circulación de la gente y de su equipaje personal porque la circulación de bienes en cantidades superiores exigiría otro planteamiento. En la circulación distinguiré dos medios de locomoción: el *tránsito* de las personas que usan su propia fuerza para trasladarse de un punto a otro y el *transporte* motorizado. Incluyo en la circulación total dos grandes clases estadísticas de locomoción bien distintas: el *viaje*, que al menos conlleva la intención de dormir en otro lugar, por lo menos durante una noche, y el *desplazamiento* o

trayectoria de ida y vuelta que termina el mismo día en su lugar de origen. El viaje como el desplazamiento pueden tener como fin el trabajo, el paseo, el mercado o la participación en actividades sociales. En el ejemplo de la circulación creo poder aclarar por qué la “crisis de energía” es un eufemismo detrás del cual se esconde la ilusión de que el uso de energía y la equidad pueden crecer al mismo tiempo indefinidamente.

El estupor inducido por la velocidad

El hombre moderno se ha redefinido como un cliente de la industria de los transportes, un usuario adicto.

El usuario no capta la demencia inherente al sistema de circulación que se basa principalmente en el transporte. Su percepción de la relación del tiempo con el espacio ha sido objeto de una distorsión industrial. Ha perdido el poder de concebirse como otra cosa que no sea un usuario. Intoxicado por el transporte, ha perdido la conciencia de los poderes físicos, sociales y psíquicos de que dispone el hombre gracias a sus pies. Olvida que el territorio lo crea el hombre con su cuerpo y toma por territorio lo que solo es un paisaje visto a través de una ventanilla por un hombre amarrado a su butaca. Ya no sabe marcar el ámbito de sus dominios con la huella de sus pasos ni encontrarse con los vecinos caminando en la plaza. Y no encuentra al otro sin chocar ni llega sin

que un motor lo arrastre. Su órbita puntual y diaria lo enajena de todo territorio libre.

Este estupor de la imaginación paraliza la política. Cuando la libertad de movimiento se reduce al reclamo de más medios de propulsión, el nivel del proceso democrático se relaciona con el poder de los transportes y de los otros sistemas de comunicación. En consecuencia, la gente pierde la fe en el poder político de los pies y de la lengua. Lo que pide entonces no es más libertad como ciudadanos, sino mejores servicios como clientes. El usuario compulsivo ya no insiste en su libertad de moverse y de hablar con otros, sino en su reclamo de ser transportado e informado por los medios.

La liberación del usuario consiste en su comprensión de la realidad: mientras exija más energía para propulsar con más aceleración a algunos individuos de la sociedad, precipita la corrupción irreversible de la equidad, del tiempo libre y de la autonomía personal. El progreso con el que sueña es solo una forma de la destrucción mejor lograda.

El chupatiempo

Los transportes rápidos permiten que pocos capitalicen su tiempo con una enorme tasa de interés. “Cuando la energía requerida por el usuario rebasa una cierta barrera, el tiempo de unos cuantos adquiere un valor muy alto, en tanto se desperdicia el de la mayoría.”

El grado de esta transferencia es relativo a la de la velocidad. Despoja a los que quedan atrás y como son la mayoría, este despojo de tiempo de vida plantea preguntas éticas más apremiantes que la diálisis renal o el trasplante de órganos.

Pasada la barrera crítica de la velocidad en un vehículo, nadie puede ganar tiempo sin que, obligatoriamente, lo haga perder a otro. Aquel que exige una plaza en el avión, proclama que su tiempo vale más que el del prójimo. En una sociedad donde el tiempo para consumir o usar se ha convertido en un bien precioso, servirse de un vehículo, cuya velocidad exceda esta barrera crítica, equivale a poner una inyección suplementaria del tiempo vital de otro al usuario privilegiado de vehículos.

Pero esta transferencia de ventajas hacia el rico ocurre con un alto costo de tiempo para todos. Más allá de la barrera crítica, los transportes crean distancias que solo ellos pueden atravesar: la tienda local desaparece reemplazada por un supermercado lejano, el hospital queda fuera de la distancia en la que puede llevarse a pie a un niño enfermo; entonces la gente ya no usa los transportes para expandir el horizonte de sus opciones. Más bien empieza a necesitarlos porque ya no encuentra lo que desea cerca de donde vive. Además, cuando el transporte domina la circulación, la velocidad empieza a erigir una jerarquía de destinos:

Hoy vemos la formación de una jerarquía de diferentes circuitos de transporte, los cuales determinan el acceso a sus servicios de acuerdo con la velocidad que desarrollan y, por tanto, cada uno define su propia clase de usuarios. Cada uno

de estos circuitos, si es de velocidad superior, reduce el acceso a menos número de personas, conecta puntos más distantes entre sí y devalúa los circuitos de menor velocidad.

Esta clasificación discriminatoria refleja una jerarquía social que determina la distribución de los dineros públicos. Como Illich lo mostró en *La sociedad desescolarizada*, la entrada en los altos grados del sistema escolar es la ventaja socioeconómica inicial en las sociedades industriales modernas. El acceso a vehículos rápidos y confortables es, a su vez, un premio más para los que consumieron más años de escuela.

Más allá de ciertos umbrales de velocidad, el transporte es un juego de suma cero. Lo que yo gano es lo que tú pierdes. O, como en el famoso dilema del prisionero, todos pasan más tiempo en la cárcel por haber colaborado con el carcelero.

La aceleración, dimensión técnica que expropia el tiempo

Hay dos clases de perdedores en el juego de suma cero que son los transportes, pero solo la primera ha sido señalada por los investigadores con preocupaciones sociales. Primero, la clasificación social por niveles de velocidad realiza una transferencia neta de poder: el pobre paga para que lo deje atrás el ejecutivo acarreado al aeropuerto en el coche de la empresa sobre una autopista financiada con los impuestos. Los pobres también son contribuyentes: en este caso, son los terceros inocentes hacia los cuales se exporta una parte de los costos de la industria de los transportes, una frase que reproduce la definición de los “costos externos” de los economistas.

Pero hay otros costos no monetarios: la pérdida de la habilidad de caminar, de la seguridad, del silencio, del aire puro, del espacio público, de la estética de las percepciones.

Ahora bien, los de “en medio”, las clases medias, sufren otra forma de pérdida: en una sociedad organizada alrededor del sueño de la velocidad para todos, todos dedican una porción creciente de su presupuesto de tiempo para entrar en órbita. Hasta los que tienen acceso a vehículos veloces sufren la “desutilidad marginal” de una pérdida de tiempo libre. La industria de los transportes encubre un sistema ineficiente bajo una sofisticación tecnológica más aparente que real, poniendo en peligro a todos. Illich invitaba a los investigadores sociales a involucrarse en estudios de presupuestos de tiempo. A partir de los pocos datos entonces disponibles, ya parecía claro que el tiempo de vida de la gente de los países industriales estaba distorsionado por actividades generadas por el transporte, que impedían otros usos del tiempo, como estar con sus hijos, encontrarse con amigos, regocijarse en su presencia.

La industria del transporte rompió las barreras que prevenían la dislocación de la gente y la distorsión del espacio. Y este no es el efecto de ninguna ideología particular; cualquier sistema que se interponga al público por su ilimitada velocidad de punta hará lo mismo.

El monopolio radical del transporte

Más allá de cierto nivel de velocidad, los vehículos compiten inevitablemente con la gente por el uso del espacio público. El hombre moderno es un pasajero acosado que siempre tiene que llegar a otro destino en el lapso del mediodía siguiente; su tiempo, como su espacio vital, se ha convertido en un bien escaso. Puesto que la velocidad es un producto industrial sometido a leyes económicas, esto no es ninguna novedad para los economistas que saben que

las palabras “economía” y “escaso” significan, hoy, la misma cosa. Sin embargo, el hecho de que la escasez de espacio y de tiempo crezca inevitablemente con la velocidad no ha llamado su atención. La velocidad es uno de los más claros indicadores de escasez: expone la tasa de sustitución de las capacidades humanas innatas por valores económicos. En contraste, caminar es una actividad independiente que produce valores de uso, no está sometida a la ley de la escasez. Esto requiere una explicación.

La *circulación* total de una sociedad es el entrecruce o la *sinergia* entre dos modos de producción profundamente distintos: el *tránsito* (producción autónoma de un valor de uso) y el *transporte* (producción heterónoma de un valor económico).

Más allá de cierta velocidad tope, el transporte estorba al tránsito: la sinergia se vuelve negativa y cada incremento nuevo del transporte reduce tu libertad de ir a donde quieres usando el poder autónomo de tus pies.

El monopolio del transporte sobre la circulación se vuelve entonces más penetrante que cualquier monopolio comercial, como el que Ford puede ejercer sobre el mercado de los automóviles. O el monopolio que los fabricantes de carros, pueden esgrimir contra la competencia de los ferrocarriles y de los autobuses. Por su carácter disimulado, su atrincheramiento, su poder para estructurar la sociedad, ese monopolio es radical: obliga a satisfacer de manera industrial, una necesidad elemental hasta ahora satisfecha de forma personal. El consumo obligatorio de un bien de cambio —el transporte motorizado— restringe las condiciones de poder gozar de un valor de uso superabundante, la capacidad innata de transitar. La reorganización del espacio en favor del motor vacía de poder y de sentido la capacidad innata de moverse.

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

Hasta ahora, casi ningún economista arriesgó su reputación sobre esta profunda comprensión de la naturaleza de la sociedad industrial.⁶

El límite inasequible

Liberarse de la crisis de energía y recobrar la imaginación política exige poner un límite a la velocidad. Tentativamente, Illich propone una velocidad tope equivalente a cinco o seis veces la celeridad de un hombre sano a pie, no sin insistir en que cualquier mención de números no es más que una indicación. Solo un proceso político concreto puede llevar a la toma de una decisión. El raciocinio puede identificar la velocidad como el factor fundamental en la reconstrucción de la circulación. No puede fijar límites políticamente factibles.

Cinco o seis veces la celeridad de un hombre a pie es aquella velocidad que permitiría a un campesino trasladarse desde su casa hasta el campo que se encuentra a 25 kilómetros de distancia en una hora o menos. Temo que algunos lectores que han seguido el

⁶ Con, por lo menos, dos excepciones: 1) En una reunión de celebridades de su gremio, el famoso economista francés Edmond Malinvaud reconoció en el análisis de la sinergia negativa entre dos modos de producción heterogéneos (autónomos vs heterónomos) un nuevo instrumento analítico, la “contraproductividad estructural”, y exhortó a sus colegas a que lo añadieran en su caja de herramientas, como algo distinto de la teoría francesa de *l'encombrement* o de los “bienes cuyo valor declina con el aumento de su cantidad”. Pero imputó erróneamente el invento de ese instrumento a Jean-Pierre Dupuy y Jean Robert, quienes lo habían explicado en su libro, *La traición de la opulencia*. El otro ejemplo, es de Jean-Pierre Dupuy.

argumento aquí rehusarán ir más lejos. La imagen del joven rico del Evangelio me viene a la mente, pero creo más prudente citar las palabras más moderadas de Lee Hoinacki: “Captar lo que dice Illich implica entender algo y hacer algo. Si su propuesta se tomara en serio, significaría un adiós a los viajes en alfombras mágicas”. ¿Qué hacer entonces con los trenes bala estilo japonés, los trenes Intercity europeos? Cíerrenlos y desháganse de la hojalatería en beneficio de los pobres. Aun cuando siento que esto es la consecuencia lógica del lado de “hacer” del argumento, el lector no necesita ir tan lejos de una sola vez. El argumento fundamental de Illich es que el tránsito, es decir, la locomoción autónoma es la referencia natural de toda circulación y que el derecho innato de esa actividad autónoma debería protegerse legalmente. Si aceptas esto, lector, ve por tu cuenta cuál debería ser el siguiente paso. Para ti, puede ser dejar el carro en la cochera dos días por semana en beneficio del derecho de caminar de tus vecinos; para mí significa renunciar para siempre a ser dueño de un vehículo privado. Varios matices de renunciaciones personales son posibles del lado de “hacer” del argumento.

Illich se dio cuenta, mejor que nadie, de la dificultad de su argumento. El usuario comprende que algunas velocidades deben ser excluidas, comprende que la generalización del avión supersónico le impediría el descanso y el sueño, y con mucha probabilidad, le quitaría a sus nietos el oxígeno para vivir. Sin dificultad comprende que existen velocidades máximas, pero nunca ha meditado en la posibilidad de velocidades óptimas. La discusión sobre velocidades que lleven a una circulación óptima le parece arbitraria y autoritaria. Del otro lado, al ciclista o al mulatero la discusión le parece carente de sentido. Para ambos, lo que podrían llegar a identificar como velocidad óptima en la circulación es distinto a lo que ellos conocen por experiencia propia. Una velocidad cuatro o seis veces mayor a la de un peatón representa un margen demasiado bajo para tomarlo en consideración por el usuario del sistema de transporte y es

demasiado elevado para tres cuartas partes de la humanidad que todavía se mueve por sus propias fuerzas. Es aquí en donde está el obstáculo para la politización del asunto.

Retrospectivamente, me pregunto en dónde Illich encontró el valor para escribir ese libro, ya que el nudo del argumento se encuentra en el punto ciego tanto del rico como del pobre.

Karl Polanyi escribió, en *La gran transformación*, que las únicas revoluciones existentes del siglo XX y del anterior han sido revoluciones de los ricos contra los pobres. Aludía al movimiento de los cercados y a sus consecuencias. Habría podido mencionar la revolución de los transportes como *ilustración* de su tesis. Otro ejemplo, es el desarrollo, cuya teoría y práctica enseñan al pobre, que vive en un estado de carencia, que debe reivindicar lo “demasiado” que el rico posee.⁷

Sobre los grados de moverse

Cuando Illich escribía *Energía y equidad*, cierta forma de salto era todavía posible en la mayoría de las naciones pobres: la transición rápida de la insuficiencia a la suficiencia autolimitada. Tres inventos importantes, aunque muy simples, habrían podido permitirlo: el rodamiento de baleros, la rueda metálica de rayos metálicos en tensión (ruedas de bicicleta) y las llantas neumáticas. Si aplicara un balero bien calibrado entre dos piedras de moler neolíticas, un ser humano podría moler en un día la misma cantidad de grano que sus antecesores molían en una semana. Herramientas propulsadas por la fuerza humana e inspiradas en la bicicleta podrían

⁷ Véase Gustavo Esteva, “El desarrollo”, *Diccionario del desarrollo. Una guía de conocimiento como poder*, Wolfgang Sachs, comp. (Lima: PRATEC, 1996) 52 y 58.

ser introducidas en todos los países para ayudarles a transitar, en poco tiempo, de “no suficiente” a “suficiente”, pero no más.

En esto, la propuesta de Illich es cercana a la de Gandhi, para quien el mejor ejemplo de tecnología moderna accionada por la fuerza humana era la máquina de coser Singer, y a la idea de E.F. Schumacher de equipar con baleros y neumáticos los carruajes de bueyes tradicionales de la India.

Sin embargo, los mismos inventos que podrían ampliar el radio de la movilidad autónoma podrían también agregarse a máquinas que la estorban. A finales del siglo XIX, en un lapso de apenas quince años, los mismos inventos básicos permitieron la construcción de bicicletas y de los primeros automóviles. Illich, en *La convivencialidad*, propone desagregar la mecánica moderna a fin de liberar sus elementos en favor de una reinstrumentación de la sociedad. Nos muestra que existe una opción real entre más velocidad y más equidad en la libertad y que esta opción es francamente moderna.

Motores dominantes contra motores auxiliares

Hay un principio de sentido común que, si se aplicara, permitiría una forma de transporte que mantendría la sinergia positiva del pie y de la rueda y obstaculizaría el monopolio radical del transporte sobre la circulación. He aquí este principio: el derecho inalienable del movimiento libre debería protegerse de cualquier mutilación. Esto significa que la capacidad humana innata para el tránsito debe emerger como la única vara para medir la contribución del transporte a la circulación: no debería haber más transporte del que la circulación puede soportar.

¿No deberíamos esperar que un ingeniero entienda que la circulación óptima exige una renuncia a las altas velocidades y programe su computadora bajo la estipulación de que ningún vehículo de motor en una ciudad debe rebasar la velocidad de una bicicleta? Hasta la fecha no ha ocurrido. Los ingenieros, al igual que los otros usuarios, están atados a sus certidumbres industriales por un cinturón de seguridad que solo podría romperse por una coalición de ciudadanos políticamente activos que recuerden que los hombres nacen dotados de la misma movilidad y que exijan la protección de este derecho.

Equipo insuficiente, super desarrollado y tecnología madura

Vivimos en un tiempo en que lo aparentemente imposible se ha vuelto factible: una tecnología madura que evite los confines tanto de la dependencia como de la abundancia, es decir, del equipo insuficiente y de la sobreindustrialización.

Más allá del subequipado y del superindustrializado está el sitio del mundo de la *eficiencia postindustrial*, en donde la modalidad industrial de producción completa la producción social sin monopolizarla. En otras palabras, hay un sitio para un mundo de madurez tecnológica. En términos de circulación, este es el mundo de aquellos que han ensanchado su horizonte cotidiano a trece kilómetros, montados en su bicicleta. Al mismo tiempo es el mundo marcado por una variedad de motores subsidiarios disponibles para cuando la bicicleta no basta y cuando un aumento en el empuje no obstaculiza ni la equidad ni la

libertad. También es el mundo del viaje largo, un mundo donde cualquier lugar está abierto a cualquier persona, su albedrío y su velocidad, sin prisa o temor, por medio de vehículos que cruzan las distancias sin roturar la tierra sobre la cual el hombre ha caminado con sus pies por cientos de miles de años.

Energía y equidad es una crítica radical a la ilusión contraproducente de poder y movilidad ilimitados, engendrados por el modo de producción industrial. La alternativa propuesta tiene el sello del sentido común, pero jamás había sido formulada tan claramente. ¿Dónde está parado el autor de *Energía y equidad*? ¿De dónde viene esta voz a la vez imperativa y amigable, audaz y razonable? Illich es un hombre moderno que, cueste lo que cueste, quiere vivir su vida dentro de los límites heredados que delimitan la *conditio humanae*, la condición humana que, con amplias variaciones, pero dentro de parámetros bien definidos, ha sido la dotación de todas las generaciones anteriores. En la medida en que un hombre moderno lo pueda hacer, reconoce en sus actos corporales que vive en un horizonte limitado espacial y temporalmente. Esto significa, por ejemplo, que rechaza todas las seducciones de los “milagros médicos”, de las terapias que prolongan la vida así como las ilusiones de salud perfecta y de velocidad o de poder ilimitados. Para él, el decaimiento físico y la muerte piden un arte de sufrir, no terapias. Sin la aceptación consciente de tales límites, Illich ve casi imposible llevar una vida virtuosa.

Desde aquí, un aspecto del misterio de la iniquidad parece muy simple y nada misterioso: la iniquidad moderna —es decir, el mal en su forma específicamente moderna— se relaciona con el rompimiento sistemático de los límites de la condición humana. En la edad moderna, el subsistir se ha vuelto dependiente de actividades en ruptura con estos límites en la

medida en que la economía se nutre de expectativas ilimitadas de poder, de velocidad, de información y de salud. Ahora bien, a menos que uno viva como un eremita, tiene que arreglárselas con un mundo que ha rechazado todos los umbrales u horizontes. En tal mundo, la aceptación de los límites de la condición humana se vuelve una paradoja lógica y un escándalo. Las renunciaciones solo pueden ser selectivas; son quizá la última forma de ejercicio de la virtud en un mundo más allá de la virtud. La voz de Illich es muy original porque proviene de afuera del magma de certidumbres ideológicas que sostienen a las industrias del transporte, de la salud y de la educación, así como a otras instituciones destructivas. ¿Es la voz de un hombre no contaminado por esas certidumbres, inmune a la ideología moderna? Pero, entonces, ¿por qué tiene esa voz un tono tan familiar, fraternal y, a veces, íntimo, como si se dirigiera personalmente al lector, como la voz de alguien que comparte su destino? Esta voz no es la del anacoreta. ¿Y cómo dar cuenta de la capacidad de Illich de levantar su voz desde el centro de los debates, “desde el meollo de la rueda”, como lo escribió en *Némesis médica*, sin ninguna falsa modestia?

Energía y equidad pertenece a los libros de Illich que algunos califican como sus “libros económicos”. Estos incluyen *Una sociedad desescolarizada* y *Némesis médica*. Cada uno de ellos critica una de las principales agencias productoras de servicios de la sociedad industrial. Los complementan ensayos que esclarecen los conceptos que emergieron de las discusiones consecutivas: *El trabajo fantasma*, “El desempleo útil y sus enemigos” y “El desvalor”. Sin embargo, las palabras “libros económicos” pueden ser engañosas en este contexto. Ninguna de estas obras se sitúa en el campo que los economistas consideran como su feudo. Al contrario, cada una ilumina un aspecto de lo que los economistas no ven.

Desde el inicio, el punto de partida de las intuiciones de Illich parece relacionarse con lo que él resume con la frase: “La corrupción de lo mejor es lo peor”. Si esta frase estuviera

destacada en una demostración o una teoría, si fuera una verdad que puede ser enarbolada, se corrompería también inevitablemente. Lo que el historiador Illich hace, particularmente en su libro *El género vernáculo*, es permitir dar una ojeada a una terrible sombra que cae sobre el laberinto de la historia de Occidente. Aquí también uno capta o no la idea. La sombra puede identificarse con un abismo ensanchado por el rechazo al más gratuito de los dones o de la gracia, como lo muestra *Mt. 6, 28-30*. El mundo se ofrece gratuitamente al caminante y, en cierta forma, *Energía y equidad* trata de la negación de esta “gracia” y del costo de esta negación.

La gratuidad se niega cuando se institucionaliza. El hecho de dar en forma no gratuita empezó cuando la cristiandad erigió lugares especiales para la distribución de dones. Se manifestó en los *xenodocheia* (hospitales) cristianos de la Antigüedad tardía, en la *matrícula* (lista de los pobres que hay que asistir) de la Roma cristiana, en los hospicios medievales a lo largo del Camino de Santiago de Compostela. Puede manifestarse cada vez que miembros de la comunidad se designan especialmente para el ejercicio de la caridad. Puede ocurrir en la distribución de los sacramentos pro clérigos profesionales, cuando es una distribución análoga a la que actualmente llamamos “servicios”. Ocurre con seguridad hoy, cuando agencias industriales reemplazan lo que la gente tiene la habilidad innata de hacer por sí misma y por el prójimo —como, por ejemplo, abrir una brecha— por servicios intensivos de energía y vuelve el uso obligatorio de estos servicios. La corrupción de lo mejor amenaza cada intento de instituir un orden social justificado por el Evangelio. Y este intento repetido marca toda la historia de Occidente. Quizá yo me he corrompido tratando de hablar de lo inefable. He hecho imputaciones a los muertos. Lo inefable es lo que ocurre hoy, y soy parte de ello.

Como historiador, Illich usa frecuentemente el pasado como un punto de extrañamiento desde el cual contemplar el presente como una luz muy profunda. Tenemos que

tratar de seguirlo. En latín la palabra *servitium* designa el estado de un esclavo. Los cristianos usaron el término metafóricamente para nombrar el don de sí mismo, casi como de un esclavo, al prójimo. La palabra griega *diakonia* tiene un origen similar. Para los primeros cristianos, el servicio era un don gratuito de sí mismo en la humildad, recordando a Jesús lavando los pies de sus discípulos. Hoy es una palabra clave de la economía. Fomentar la necesidad de sus “servicios” se ha vuelto el privilegio sin cuestionar de los profesionales. Ningún ideal de humildad puede asociarse con los servicios modernos.

En 1972 la respuesta del Club de Roma a sus sombrías predicciones consistió en proponer la transición de una economía intensiva en energía hacia una economía más frugal, basada en los servicios. Illich levantó su voz para establecer claramente que una producción intensiva de servicios podría ser todavía más destructora que la producción intensiva de bienes de consumo, causando más daños a la cultura de lo que esta había hecho a la naturaleza.

Toda buena retórica incluye el conocimiento del oyente a quien uno se dirige. Illich escribe *Energía y equidad* para una audiencia dispuesta a subirse al barco del Club de Roma. Con una lógica impecable, mostró que, más allá de ciertos umbrales las instituciones productoras de servicios solo podían provocar lo contrario de sus fines declarados: al rebasar estrechos límites con sus pretensiones, las escuelas degradan la capacidad personal de aprender, los transportes paralizan y la búsqueda de la salud enferma. Tal es la sombra que recae sobre mi época. La idea que Illich quería zarandear en *Energía y equidad* era la creencia de que el hombre es inherentemente dependiente de dosis de energía industrial. Además, quería ofrecerle al lector una mirada sobre la posibilidad concreta de una sociedad fundada predominantemente en las capacidades innatas de la gente en donde la producción industrial fuera auxiliar sin crear dependencia. Esto, en México, era todavía una opción factible.

Entre 1974 y 1999 transcurrió un cuarto de siglo. Más que un simple cambio de generación, ocurrió una ruptura profunda que Foucault habría podido llamar una ruptura epistémica. Las ideas ya no se mueven en la misma topología, ya no vivimos en el mundo espacio-tiempo. Un cambio profundo de mentalidad, de cuyas consecuencias aún no estamos conscientes, ha empezado a suceder. Aun cuando no estoy seguro de lo que Illich ve venir, conozco sus palabras; estamos pasando de la edad de la tecnología a la edad de los sistemas.

En la edad de la tecnología, la *causa instrumentalis*, una excrecencia de la *causa efficiens* de Aristóteles, se volvió predominante. Se podía distinguir claramente entre medios y fines, la *gente* tenía necesidades y la mayoría de los conceptos operativos se podían resumir mediante una flecha entre un sujeto dotado de intenciones y un objeto: estrategias, maximización de opciones, optimización de las relaciones entre costos y beneficios. La causa instrumental había engendrado el concepto de instrumento o de herramienta. Las herramientas eran cosas, “allí afuera”, para ser tomadas o dejadas, para ser usadas para cualquier fin por la persona que las tomaba.

Es un error creer que siempre fue así. Aristóteles llamaba a la mano que toma el martillo y al martillo mismo *organon* (instrumento). La mano y el martillo eran parte de los gestos del herrero, que eran específicos de un hombre con una mano de artesano, así como el escudo y la espada pertenecían a los gestos del *kaloskagathos*, el soldado aristocrático. Una canasta pertenecía a los gestos de una mujer, un arco y una flecha a los de un hombre.

Inaugurar la edad de la causa instrumental, es decir, de la tecnología fue la hazaña de un monje del siglo XII. Theophilus Presbiter compiló un libro en el que comentaba dibujos de las cajas de herramientas específicas de varios oficios, generalmente presentadas en el banco del artesano correspondiente o en su taller. Estos dibujos confirmaban una nueva distancia entre la

mano y los diferentes objetos ahora *instrumenta*, herramientas. Podían compararse o, teóricamente, ponerse a disposición de cualquiera, como medios para alcanzar fines. El *organon* aristotélico se había vuelto una herramienta desprovista de género y sin relación con una condición u oficio. La edad de la tecnología no podía haber tomado vuelo sin esta revolución conceptual. Un siglo después, las predicciones de Roger Bacon de barcos movidos por una fuerza mecánica, de máquinas voladoras y de armas de pólvora muestra que él había entrado a la era de la tecnología. Obviamente no fue el único.

Illich piensa que estamos en medio de un deslizamiento de tierra de una magnitud comparable a la que desató la edad tecnológica en el siglo XII o XIII. La distinción entre medios y fines, sobre la cual se fundaba la noción de causa instrumental, se está desvaneciendo. Un sistema no es una herramienta. Uno no lo usa, sino que es usado por él. El sistema integra a sus “usuarios”, los hace parte de sus circuitos de *inputs*, *throughouts* y *ouputs*, y de sus cadenas de *feedbacks*. Un sistema no tiene exterior, sus *interfaces* median la manera en que absorbe lo aún ajeno como subsistema. No conoce lugar concreto, no está localizado. El espacio se colapsa en ciberespacio. No conoce ninguna distalidad o distancia entre puntos mesiales (mediano) y distales (externos), entre el centro del cuerpo y los miembros, la cabeza y la mano, el centro y la periferia, sino solo una “proximidad” general a la velocidad de la luz. Un sistema no está circunscrito, sino potencial e infinitamente conectado. No tiene deseos ni necesidades, solo requerimientos. No toma decisiones, pues sigue una función autorreferencial. No tolera oposición, sino que absorbe como subsistemas todo cuanto aún era libre; en el mundo de los sistemas, no hay matriz trascendental. Este mundo no conoce realidades, solo imágenes virtuales. La distinción otrora clara entre la realidad y su representación se ha vuelto borrosa. Además, en un sistema, el otro no tiene rostro; se le reduce a un sistema inmunológico autorreferente.

Hace veinticinco años, Illich todavía pudo presentar sus ideas sobre la tela de fondo de la edad tecnológica, tomando la causa instrumental como su estriberón. La energía aún alimentaba máquinas que podían ser usadas como herramientas. Pero en el mundo de los sistemas, el hombre y la máquina son parte del mismo sistema y ambos obedecen sus funciones de regulación. El hombre ya no es el amo. Reflexionemos sobre este cambio. Cuando una época llega a su fin, las condiciones límite que lo hacían posible dejan de ser tomadas como buenas en la medida en que empiezan a fallar. Una herramienta es un objeto que puede tomarse en las manos o ser *dejado*. La edad de la instrumentalidad había enfatizado el lazo “toma”: se decía que ofrecía cada vez más nuevos medios para viejos y nuevos fines. Sin embargo, al terminar esta época, es el otro lado —la posibilidad de tomar en las manos, de dejar— que, al volverse cada vez más difícil, es el signo del cambio. La posibilidad de *prescindir* de las herramientas dejaba subsistir resquicios en su interconexión potencial: mientras los aparatos de transporte y de comunicación no formaban una sola red interconectada, todavía había lugares que no eran apéndices de ella. Había lapsos no instrumentales en el tiempo y en el espacio. En cambio, el grito de batalla de la edad de los sistemas es “estar conectado”, permanentemente “enchufado”, es decir, “ser parte del sistema”. Palabra reveladora: estar permanentemente enchufado es someterse fatalmente a varias imposibilidades, la de *dejar* las “herramientas” sistémicas, desenchufarse, liberarse, caminar o simplemente regocijarse de los dones de Dios.

¿Significa esto que el que quisiera reformular el argumento de *Energía y equidad* en la edad de los sistemas no tendría más que oponer energía a equidad? Para nada. Pero en un sistema, la energía se distingue cada vez menos de la información. De alguna manera, desde que Claude Shannon utilizó el concepto energético de la entropía para medir la información, esta difiere de la energía como el *software* del *hardware*; todo depende de si habla el ingeniero o el

físico. Vista por el primero, la energía es implemente el soporte de la información, mientras que para el segundo, la información es el disparo de *quanta* de energía o su ausencia. Una reformulación del argumento en la edad de los sistemas deberá elaborar el concepto de límites conjuntos a la energía y a la *información*, los dos forrajes que nutren los sistemas. Más allá de ciertos límites, ambos son igualmente destructores de la realidad y del conocimiento. Estar mentalmente enchufado a los imperativos sistémicos del nuevo siglo significa mutilar la visión propia viendo el mundo a través de los lentes del físico y del ingeniero en informática, que reducen la creación a una subrealidad hecha de *Joules* y de *bytes*.

La energía y la información han llegado a competir para la representación de lo último. Para los grandes profetas hebreos, el Altísimo y solo Él era el Último. El mundo de los sistemas es inherentemente idólatra. La idolatría moderna imputa sentidos metafísicos a la “E” de Einstein o a la “I” de Shannon, que son simples operadores matemáticos. Esta metafísica no es más que una excrecencia del “energetismo” del siglo pasado, una filosofía que ensalza el concepto de energía como sinónimo de “todo”.

Sin embargo, Illich no intentará reformular *Energía y equidad* para una época para la que el concepto de herramienta se está desvaneciendo, porque hay cada vez menos “cosas”, ahí afuera, para ser usadas con fines personales o, más importante, *dejadas*; una edad en que la acción personal está en peligro de ser reemplazada por comportamientos de adaptación a los sistemas. Lo que le interesa es abrir otras sendas: incursiones en la historia del cuerpo, de las percepciones sensoriales, en lo que *H2O o las aguas del olvido* llama “la historia de la materia”, reflexiones sobre la amistad y sus prácticas, la austeridad que la hace posible, sobre la proporcionalidad y la custodia de los sentidos, y la celebración de las bendiciones que aún están con nosotros.

Todas esas sendas pueden abrir espacios de libertad personal y de equidad para quien quiere llevar una vida virtuosa en una edad que niega esa posibilidad —un sistema no reconoce virtudes—. Sorprendido, y a veces abrumado por la riqueza de estas nuevas instituciones y visiones, solo puedo intentar dar mi interpretación de lo que está en juego. De la misma manera en que los pies y las ruedas motorizadas engendran dos formas heterogéneas de percibir el espacio, los sentidos humanos y la tecnología engendran dos aprehensiones de la realidad muy diferentes. En otras palabras, los hechos tecnocientíficos —hoy proyectados en las pantallas del mundo de los sistemas como realidades virtuales— difieren tanto de la realidad accesible a los sentidos desnudos como el paisaje intocable a través del cual el usuario compulsivo de los transportes difiere del mundo abierto a los poderes de los pies y de la lengua, de los ojos, de la nariz y del tacto, el más gratuito y primordial de los dones. Existe hoy, por lo menos, en los países ricos y en los que los imitan, un monopolio radical de la producción de “realidad”. Un filósofo quizá podría decir que esta realidad producida técnicamente era el destino de una civilización obsesionada durante siglos por la búsqueda de “la cosa en sí”, de la realidad “para sí misma”, independiente de las relaciones humanas.

Una parálisis de la capacidad de aprender bajo el imperio del exceso de información amenaza a la edad de los sistemas. Este “coma de información” puede describirse como la sinergia negativa entre dos modos de aprehender la realidad. Por un lado, el involucramiento carnal en relaciones concretas con el prójimo. Por otro, el atiborramiento con datos abstractos, desprovistos de ubicación. Enchufado a su pantalla electrónica, el hombre conectado ignora a su vecino. Las relaciones de soporte mutuo que volvían prósperos y seguros los barrios se están debilitando. La huida hacia la realidad virtual corresponde a una

expropiación de lo concreto, del conocimiento personal, de las aprehensiones culturales del mundo y de la seguridad.

Illich nos invita a redescubrir modos de conocer fundados en relaciones personales, siempre abiertas hacia la amistad, a recobrar un sentido de la realidad anclado en el involucramiento concreto y sensorial con el otro y con el mundo. En el libro que acabo de comentar, la sinergia negativa entre los pies y la rueda motorizada ya anunciaba el conflicto entre el conocimiento personal y carnal y la información administrada. Más que ser reescrito, *Energía y equidad*, necesita ser releído con un lápiz en la mano.

Bibliografía

Illich, Iván. *Energía y equidad*. México: Editorial Posada, 1994.

Esteva, Gustavo. “El desarrollo” en *Diccionario del desarrollo. Una guía de conocimiento como poder*, Wolfgang Sachs, comp. Lima: PRATEC, 1996.