La velocidad injusta. Energía y equidad: el pensamiento radical sobre el transporte de Ivan Illich*

Alfonso Sanz Alduán**

Energía y equidad habla de la crisis energética, del transporte y del reparto injusto de la riqueza, pero sobre todo de la manera en que la sociedad industrial moldea las relaciones sociales y la percepción que tenemos de nuestro espacio y nuestro cuerpo, así como desmenuza la adoración tan extendida a la velocidad, a la ilusa aceleración de la vida a través de los medios técnicos.

Lo asombroso es que el libro fue publicado por primera vez hace más de cuarenta años, en 1974, al calor de la primera crisis del petróleo, cuando se derrumbaron las certezas sobre el crecimiento infinito del consumo de energía y otros recursos naturales. Pero no tema el lector toparse con un texto desfasado: entonces y ahora la lectura de esta pequeña obra sigue siendo recomendable, apasionante y oportuna. Poner en cuestión la escuela, como hizo en *La sociedad desescolarizada* (1971); la medicina, como en *Némesis médica* (1974), o el transporte, como sucede en este mismo libro, suponía tanto entonces como ahora remover los cimientos de nuestro pensamiento y poner en cuestión el suelo que pisamos.

Con este texto y otros que luego denominaría en el buen sentido del término como "panfletos", el autor confrontaba las creencias más arraigadas de sus lectores. Pretendía con ellos divulgar un emergente pensamiento crítico que acabó alimentando diversas corrientes del cambio social y político como el ecologismo, las alternativas a la medicalización de la salud, la renovación pedagógica o más recientemente los movimientos altermundistas y decrecentistas. Buscaba además desvelar las triunfantes y oscuras ideologías del progreso que constituían la columna vertebral de corrientes políticas de diverso pelaje —pro y anticapitalistas—, todas unidas en aquella fe que proclama la posibilidad de un crecimiento y un desarrollo material ascendente e infinito, capaz de acercarnos paso a paso a la felicidad. Así, en *Energía y equidad* Illich muestra cómo la sociedad industrial y de servicios se cohesiona y ejerce su poder a través de la generación de determinadas "necesidades", a cuya satisfacción se destinan una serie de procesos amparados bajo el concepto-promesa de "desarrollo". De este modo la globalización, acelerada en las últimas décadas, puede ser interpretada precisamente como la incorporación de países-región como China, Brasil o India a ese poder cohesionador del desarrollo y a la generalización de un cuerpo de "necesidades" universales. Pero Illich mostró cómo la sociedad hiperindustrializada no solo tiende a desbordar los límites ambientales del planeta, sino también a generar estructuras e instituciones que sobrepasan también lo que podría denominarse como límites de las sociedades humanas, desencadenando fenómenos de contraproductividad, es decir,

* Este texto es el prólogo a la nueva edición de Energía y equidad. Los límites sociales de la velocidad, publicada en 2015 por Díaz & Pons.

** Geógrafo y urbanista con una larga trayectoria en la planificación y en los debates sociales sobre la movilidad (asanz@gea21.com)

procesos cuyos resultados son, en todo o en parte, contrarios a los objetivos para los que se crean.

Con este libro Illich teje una hebra más en el hilo dorado de la autocontención que, como señaló Antonio Estevan en *Riqueza, fortuna y poder* (2007), se manifiesta de manera minoritaria en todas las etapas de la historia y en todas las culturas: un hilo dorado que busca la felicidad a través de la moderación, y que en este caso se extiende más allá de la naturaleza para enhebrar los límites de las construcciones sociales. Y lo hace repasando las paradojas y contraproductividades del transporte, diferenciando este concepto de tránsito del de tráfico (Illich, 2015: 39):

> "La discusión sobre el modo en que es empleada la energía para mover a las personas requiere de una distinción formal entre transporte y tránsito como los dos componentes del tráfico. Con el término tráfico me refiero a cualquier movimiento de personas de un lugar a otro cuando están fuera de sus hogares, sin importar el medio de transporte; mediante el término tránsito hago referencia exclusivamente a aquellos movimientos que ponen en uso la energía física del ser humano, mientras que uso el término transporte para hablar de aquellos desplazamientos que utilizan otras fuentes de energía, que en su mayoría son los motores de combustión."

En este sentido cabe destacar que en las dos últimas décadas la jerga técnica y de las organizaciones sociales que se refiere al transporte ha evolucionado notablemente en España, de manera que hoy esos conceptos no se corresponden exactamente con los definidos por Illich y traducidos aquí a partir de la edición francesa. En la actualidad se entiende por *movilidad* —término empleado sobre todo en el ámbito urbano— o *transporte* el conjunto de desplazamientos de personas y mercancías, mientras que *tráfico* y *circulación* se circunscriben a los desplazamientos de vehículos. Sin embargo, hay un elemento común entre las definiciones de Illich y estas: el interés en señalar una diferencia y visibilizar una presencia. La diferencia es que la *movilidad* incluye los desplazamientos autónomos de los seres humanos, mientras que *tráfico* y *circulación* se refieren únicamente a los realizados mediante vehículos motorizados. Se trata de visibilizar la presencia de las personas que caminan o pedalean, ante la constatación de que representando la mayoría de los desplazamientos en las ciudades muchas veces quedan ausentes de los análisis y las propuestas.

Lo que aquí se desvela es que la motorización entorpece a los que se desplazan sin motor, y que los rápidos excluyen del espacio común a los lentos. Existe, además, para Illich un umbral de velocidad y un uso de la energía mecánica —"no metabólica"— que, una vez superado, daña la propia capacidad de desplazamiento que tienen los seres humanos: su capacidad para caminar o para pedalear. De este modo documenta la ceguera de la economía al uso para incorporar los desplazamientos que hacemos las personas a pie o en bicicleta, una actividad autónoma que, como dice Illich, por definición tiene una utilidad, aunque carece de valor de cambio, puesto que la movilidad personal no tiene valor de mercado. Como recuerda José Manuel Naredo en *Economía, poder y política* (2015), se trata de una apreciación relevante en un momento histórico en el que la política está puesta al servicio de una manera de entender la economía y, en particular, al servicio del sistema financiero y de los intereses de un grupo humano muy minoritario.

Hay en el libro otros hallazgos geniales que abrieron y siguen abriendo hoy nuevas maneras de mirar el transporte, como esa brillante comparación entre el tiempo de desplazamiento en automóvil y el tiempo de trabajo necesario para pagar el vehículo, las carreteras, la gasolina y todo lo que permite su funcionamiento, conocida a través del siguiente párrafo, tantas veces citado (Illich, 2015: 45):

> "El americano medio gasta más de mil seiscientas horas anuales en su coche, ya sea con este en movimiento o detenido. Aparca, o pretende hacerlo; gana dinero para invertirlo en él y pagar las cuotas mensuales; trabaja para pagar el combustible, los peajes, el seguro, los impuestos y las multas. Así, consume cuatro de sus dieciséis horas de vigilia en la carretera o reuniendo los recursos para ello, y esta escena no tiene en cuenta el tiempo consumido en otras actividades determinadas por el transporte: el tiempo gastado en hospitales, en juicios por cuestiones de tráfico, en talleres, viendo anuncios de coches o asimilando información sobre el automóvil de sus sueños."

Vemos así cómo el transporte no es solo el desplazamiento, sino un sistema en el que hay que incluir las exigencias de las otras fases que lo hacen posible, desde la construcción de las infraestructuras hasta la fabricación de los vehículos, la gestión de la circulación o el tratamiento de los residuos.

Hay que advertir, por último, que la lectura de este libro puede ser también un jarro de agua fría para quienes creen que basta el ingenio humano a través de las nuevas tecnologías para superar el conjunto de retos sociales y ambientales que afronta hoy el planeta. Illich llega a la conclusión de que la esperanza no se encuentra en la búsqueda de combustibles limpios o vehículos más eficientes para seguir desarrollando el mismo modelo de transportes, sino en la sabia combinación de límites sociales y tecnologías apropiadas para facilitar las capacidades innatas de desplazamiento, evitando el poder monopolístico del motor.

La metáfora de la velocidad injusta, aquella que desborda unos determinados límites, que solo puede ser aprovechada por una minoría en detrimento de la mayoría, se puede extender a otras facetas de la sociedad actual, como el uso de los bienes naturales; y podría servir también para orientar el cambio social, cultural y político que tan necesario resulta para afrontar los retos de este siglo.

Referencias

ILLICH, I. (1974 [1971]). *La sociedad desescolarizada*. Barcelona: Barral.

ILLICH, I. (2015 [1974]). *Energía y equidad. Los límites sociales de la velocidad*. Madrid: Díaz & Pons.

ILLICH, I. (1975 [1974]). *Némesis médica: La expropiación de la salud.* Barcelona: Barral.

ESTEVAN, A. (2007). Riqueza, fortuna y poder. Málaga: Ediciones del Genal.

NAREDO, J.M. (2015). *Economía, poder y política: Crisis y cambio de paradigma*. Madrid: Díaz & Pons.