

# Illich y su desvelamiento del mito del progreso

ALFONSO SANZ ALDUÁN, asanz@gea21.com  
Madrid (España), 20 de marzo de 2004.

En este artículo presento dos fotografías del paisaje social y de ideas por el que he transitado y en el que se puede ver la sombra de Ivan Illich. La primera fotografía se corresponde con los años setenta, hace unos veinticinco o treinta años, mientras que la otra está recién hecha, en formato digital, lista para insertar en una presentación electrónica.

## La foto de los años setenta

Imagínense los jóvenes y recuerden los mayores el paisaje ideológico, cultural, social y político de los años setenta en España, ampliamente dominado por las diferentes corrientes del pensamiento desarrollista, bien sea en su rama marxista, bien sea en sus ramas liberal o socialdemócrata. El horizonte hacia el que mira la población retratada es claramente una expectativa de ampliación del llamado *estado del bienestar*; en la foto se puede observar cómo los retratados miramos con envidia los modelos de protección social y consumo de los países del Norte y centro de Europa. La ideología del progreso muestra un arco iris de colores brillantes, que sirve de telón de fondo de la imagen; una ideología que establece una flecha irresistible en el tiempo entre lo malo (las penurias presentes de la especie humana) y lo bueno (la felicidad, el disfrute de riquezas sin límite del futuro).

La idea de progreso estaba en los setenta y está hoy también sólidamente cristalizada como mito. El mito se define en el diccionario<sup>1</sup> como relato, bien como fábula alegórica de dioses y héroes, bien como historia que se quiere hacer pasar por verdadera o que sólo existe en la imaginación:

«Había una vez... una especie animal que empezó habitando las cavernas, pero que con su inteligencia dominó las fuerzas de la naturaleza; en un imparable ascenso alcanzó las más altas cotas de la felicidad, tras superar (o transcurrir) diversas fases (o capítulos) de la historia (el régimen esclavista, el feudalismo, la burguesía y la revolución socialista).»

En una esquina de la foto se pueden ver también algunas caras de preocupación: tras la sustitución del régimen franquista, que antes o después se habría de realizar, no hay un horizonte tan límpido como pudiera creerse. El relato del progreso se cruza con otros relatos mucho menos épicos que también suenan en los oídos de una parte de los españoles: es la época en que se difunde de modo generalizado el cuestionamiento de los límites del crecimiento; la posibilidad, en primer lugar, de que esas curvas ascendentes, con las que se pretende representar el progreso en términos de *riquezas* materiales, no puedan hacerse realidad para toda la población del planeta por falta de recursos o exceso de residuos intratables. Y, en segundo lugar, que las curvas no representan los fines sociales de fondo o no son un buen indicador de la felicidad.

Y en ese rincón de la fotografía, allí donde aparecen caras preocupadas ante algunos síntomas evidentes de problemas ambientales y sociales, aparece la sombra de Illich junto a la de otros autores como BARRY COMMONER (1971), LEWIS MUNFORD (1935), SCHUMACHER (1978) o André Gorz, que ponen en blanco sobre negro los sentimientos de duda que otras muchas personas tienen sobre el rumbo que está tomando la humanidad.

Para algunos pobladores de aquel entonces, entre los que me encuentro, Illich representó una explosión de brillantes ideas que contribuyeron a alimentar la desconfianza que teníamos en esa parte del corazón del sistema constituida por la idea de progreso, por el mito del progreso.

Illich entonces nos deslumbró sobre todo con su desvelamiento de los límites y contraproductividades o inconvenientes de las herramientas. Illich entiende como herramientas no sólo lo que en castellano significa más directamente (una escoba, un bolígrafo, un destornillador, una jeringa, un ladrillo, un motor, un automóvil), sino también las instituciones sociales de las que nos dotamos para producir bienes —una fábrica de empanadas o una central eléctrica— y servicios —la medicina, el transporte, la escuela o el derecho (ILLICH, 1971:42). Herramientas que a la luz de su análisis acaban, si no se les pone límite, expropiando nuestras habilidades autónomas como seres humanos.

Por poner algún ejemplo me referiré a dos de los asuntos que, desde mi punto de vista, desmenuzó Illich con mayor acierto: la salud y la movilidad o el transporte.

La institución médica convierte a los seres humanos en dependientes de los médicos y las medicinas:

---

<sup>1</sup>mito

sustantivo masculino.

1 Fábula o relato alegórico, especialmente el que refiere acciones de dioses y de héroes. 2 Lo que por su trascendencia o por sus cualidades se convierte en un modelo o en un prototipo y entra a formar parte de la historia. 3 Relato o historia que quieren hacer pasar por verdaderos o que sólo existen en la imaginación. Etimología: Del griego mythos (fábula, leyenda).

Clave. Diccionario de uso del español. Ediciones SM. Madrid, 1997.

«En todas partes continuaba [se refiere Illich a los primeros años sesenta] inamovible la creencia en el progreso ilimitado, y el progreso en medicina quería decir el esfuerzo persistente para mejorar la salud humana, abolir el dolor, erradicar la enfermedad y extender la duración de la vida utilizando cada vez nueva intervención ingenieril (...) En 1975 mucho es lo que ha cambiado. La gente se ha enterado de que la salud depende del ambiente, de la alimentación y de las condiciones de trabajo y que estos factores, con el desarrollo económico, fácilmente se convierten en peligros para la salud, especialmente la de los pobres. Pero la gente todavía cree que la salud mejorará conforme aumente la cantidad gastada en servicios médicos, que sería mejor que hubiera más intervenciones médicas y que los médicos son los que mejor saben qué servicios debe haber.» (ILLICH, 1974:37)

En definitiva, para el pensamiento dominante de aquella época, el progreso en la salud es la consecuencia del incremento de la medicalización, aunque ya sean conocidos los factores ambientales y sociales que están en la raíz de la salud pública y aunque también se reconozcan las contraproductividades y consecuencias negativas de la propia medicina (la yatrogénesis o enfermedades provocadas por el propio sistema médico, de la que habla Illich). El mito se configuraba, alrededor del progreso de la medicina institucionalizada, bajo el lema de que cuanto más gasto sanitario se produzca en un país, mejor salud disfrutará la población.

La aceleración del transporte acaba paralizando a los seres humanos:

«cuando la velocidad de sus vehículos rebasa un cierto margen, la gente se convierte en prisionera del vehículo que la lleva cada día de la casa al trabajo. La extensión del radio de desplazamiento diario de los trabajadores tiene como contrapartida la disminución de puntos de destino. Quien va a pie al trabajo llega a crearse un ambiente a lo largo de su ruta; quien recorre el camino en vehículo está privado de una multiplicidad de opciones: paradas, accesos, contactos. Pero, el mismo transporte que para la mayoría crea nuevas distancias físicas y sociales, crea islotes de privilegios al precio de la esclavitud general. Mientras que unos cuantos capitalizan las distancias en una vida de viajes, los otros, es decir, la mayoría, se convierten en usuarios de la industria del transporte y pasan una parte, cada vez mayor de su existencia, en desplazamientos que no han deseado. (...) se tienen que desplazar con más y más rapidez por los mismos trayectos monótonos y deben consagrar cada vez más tiempo a estos desplazamientos.» (ILLICH, 1973:35)

Un par de páginas del mismo texto se convirtieron en una auténtica revelación de cómo, haciendo las cuentas del transporte de otra manera; se deducen verdades sorprendes y paradójicas que habían pasado desapercibidas. Los párrafos en cuestión son hoy ya un texto clásico infinitamente reproducido y comentado:

«El americano típico consagra más de 1.500 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 él. Aquí no se han tomado en cuenta todas sus actividades orientadas por el transporte: el tiempo que consume en el hospital, en el tribunal y en el taller mecánico; el tiempo pasado ante la televisión viendo publicidad automovilística, el tiempo invertido en ganar dinero para viajar en avión o en tren. Sin duda, con estas actividades hace marchar la economía, procura trabajo a sus compañeros, ingresos a los jeques de Arabia y justificación a Nixon para su guerra en Asia. Pero si nos preguntamos de qué manera estas 1.500 horas, que son una estimación mínima, contribuyen a su circulación, la situación se ve diferente. Estas 1.500 horas le sirven para hacer unos 10 000 km de camino, o sea 6 km en una hora. Es exactamente lo mismo que alcanzan los hombres en los países que no tienen industria del transporte. Pero, mientras el norteamericano consagra a la circulación una cuarta parte del tiempo social disponible, en las sociedades no motorizadas se destina a este fin entre el 3 y 8 por ciento del tiempo social. Lo que diferencia la circulación en un país rico y en un país pobre no es una mayor eficacia, sino la obligación de consumir en dosis altas las energías condicionadas por la industria del transporte.» (ILLICH, 1973:36)

Para una parte de los primeros ecologistas de los setenta, gracias a estas aportaciones de Illich, y a las de otros autores, el problema del transporte no se restringe exclusivamente a lo ambiental o a la crisis de los recursos naturales o de la energía: el problema del transporte se articula también como un problema de organización social, de equidad y de objetivos colectivos.

Hay que decir entre paréntesis, para que el homenaje al que corresponde este artículo no sea un simple panegírico, que la aproximación de Illich al transporte tenía varios trucos que sin invalidar la tesis principal hace falta tener en consideración. En particular, los cálculos referidos al americano medio ponen la carga del tiempo sobre las espaldas de la población activa estadounidense, pero la velocidad del automóvil es aprovechada por otros usuarios y, por tanto, el tiempo social dedicado al transporte no debería ser también analizado bajo otros enfoques.

Algunos otros autores (discípulos o no de Illich) afinaron en la diferenciación social de la velocidad: la velocidad global —o resultante de ese cálculo amplio del tiempo dedicado al transporte— es diferente según la posición social —según el salario/hora— (ROBERT, 1980), de manera que, por ejemplo, los trabajadores peor pagados tienen una velocidad inferior a los directivos, pues con sus salarios *compran velocidad* a mucho mayor coste temporal.

En la actualidad es muy difícil reflejar la auténtica velocidad global, la referida al tiempo que dedican seres humanos en todo el planeta a que nos desplazemos velozmente aquí. En la medida en que el sistema de transporte aprovecha las desigualdades planetarias, los cálculos de Illich sobre el tiempo dedicado a esta actividad se quedan cortos, no sólo el norteamericano medio trabaja para acelerar sus desplazamientos, sino numerosas personas mal pagadas en todo el planeta le ayudan en la tarea de una manera difícil de cuantificar.

Quizás por eso, en la actualidad, para circular en automóvil el estadounidense medio o el español medio no requieren muchas más o incluso puede que requieran menos horas que hace unos años, pero a escala planetaria las horas introducidas al artefacto en los distintos países de los que proceden los componentes, la energía y los recursos básicos no habrán disminuido. Si extendemos el análisis a la escala planetaria, en la medida en que la economía española está absorbiendo capitales de otros lugares, el salario/hora español permite comprar más fácilmente un automóvil, pero si se incluye el tiempo de otras personas en otros lugares los resultados no pueden ser muy halagüeños.

## La foto de actualidad

Hagamos otra foto de la sociedad española ahora, veinticinco o treinta años más tarde, y tratemos de buscar la imagen latente de Illich en los electrones errantes propios de una cámara digital. Paradójicamente, en este periodo, la emergencia y consolidación de las preocupaciones ambientales se ha desarrollado en paralelo a la pérdida de todas las grandes batallas de fondo llevadas a cabo por los ecologistas en aquellos aspectos más críticos con el sistema.

No me gusta el catastrofismo, ni siquiera el que a veces al calor del debate surge en el propio Illich,<sup>2</sup> pero es allí en donde se desvela una paradoja paralela a la anterior: la vigencia del pensamiento de Illich reside en uno de sus errores de cálculo, un error en que seguramente todos los que vivimos aquellos años hemos incurrido una y otra vez desde entonces. Es el error que consiste en no considerar que el sistema pueda seguir fortaleciendo las dependencias antiguas y generando nuevas, como los móviles en el campo de la comunicación o los transgénicos en el de la alimentación.

Porque, efectivamente, ese es el diagnóstico que se puede hacer al observar la fotografía actual de la sociedad española. Recurriendo también a los dos aspectos comentados más arriba, la salud y la movilidad de las personas, los españoles somos hoy más dependientes que nunca de instituciones y artefactos, nuevos y no tan nuevos, que escapan al control individual.

En efecto, se puede apreciar hoy una sociedad cada día más medicalizada, en donde, por ejemplo, nacer y morir son ya claramente un dominio de la profesión médica; con gastos sanitarios y farmacéuticos crecientes en una espiral en la que no se atisban límites. Prueba de ello es que el discurso de los más diversos agentes sociales y políticos sigue cimentado en el crecimiento de la inversión en la medicina institucional: más hospitales, más equipamiento especializado, más médicos por 1.000 habitantes, mayor participación del gasto sanitario en el PIB, etc.

En paralelo, los datos sobre nuevas enfermedades derivadas de la propia medicina, los nuevos agentes patógenos resistentes a los antibióticos más sofisticados, las nuevas presentaciones de virus, las nuevas enfermedades ambientales, las nuevas alergias y perturbaciones del sistema inmunológico, etc. no son precisamente optimistas respecto a los logros globales del sistema.

Algo semejante cabe decir de la motorización de la movilidad. Se puede observar hoy también una sociedad cada día más dependiente del motor, en particular de la triple A del transporte de mayor impacto, del automóvil, del avión y del ave, los cuales también en el discurso dominante de los diversos agentes sociales y políticos aparecen como los medios de transporte a la felicidad.<sup>3</sup> Quizás unos pocos datos comparativos sobre la evolución de varios parámetros de la movilidad en Madrid permitan entender mejor lo ocurrido en las últimas décadas y apoyar la hipótesis del incremento de la dependencia en la sociedad española.

Como se puede observar en la tabla, en las dos últimas décadas la movilidad autónoma de las personas, la capacidad de acceder a los lugares, las actividades y los servicios que requieren se ha visto afectada por el incremento del binomio distancias-motorización. Más automóviles y actividades más lejanas forman parte de un círculo infernal en el que finalmente poco queda en el radio de acción de los desplazamientos peatonales (o ciclistas).

<sup>2</sup>«Si en un futuro muy próximo la humanidad no limita el impacto de la instrumentación sobre el ambiente y no pone en obra un control eficaz de nacimientos, nuestros descendientes conocerán el espantoso Apocalipsis predicho por muchos ecólogos.» (ILLICH, 1973:133)

«La parálisis sinérgica de los sistemas alimenticios provocará el derrumbamiento general del modo de producción industrial.» (ILLICH, 1973:133)

<sup>3</sup>Para una reflexión al respecto puede verse SANZ (1991)

**CUADRO 1: Evolución del reparto modal, de la motorización de las familias y de las distancias medias al trabajo en el área metropolitana de Madrid**

Fuentes: encuestas domiciliarias origen-destino y estimación propia para 2003

	desplazamientos a pie	desplazamientos en automóvil	Familias sin coche	Automóviles por 1.000 habitantes	Distancia media al trabajo
1981	57,5 %	13,6 %	40,1 %	186,4	4,67 km
1996	36,8 %	29,1 %	30,3 %	300	10,4 km
2003	30 %	33 %	25 %	450	12 km

En estos procesos de la medicalización y la motorización se detecta otra paradoja social: la dependencia respecto a las herramientas, de un orden de magnitud superior ahora que hace veinte años, es simultánea a un descrédito de las mismas. Asistimos diariamente a liturgias de adoración y apostasía de las instituciones como la medicina o el transporte. Huimos de los médicos cuando podemos, pero buscamos que nos ofrezcan soluciones a la medida (para nuestros hijos, para nuestro modo de vida veloz, para nuestra desubicación social y emocional). Maldecimos el tiempo gastado en el transporte o en el automóvil pero somos incapaces de renunciar a sus ventajas e inconvenientes.

Algunas pistas para entender ese fenómeno paradójico las apuntaba ya Illich en su análisis del modelo de sociedad desarrollada. «La defensa contra el monopolio es aún más difícil si se toman en cuenta los siguientes factores: por una parte la sociedad está ya plagada de autopistas, escuelas y hospitales; por otra la capacidad innata de que dispone el hombre para ejercer actos independientes está paralizada desde hace tiempo hasta parece atrofiada; finalmente, las soluciones que ofrecen otra posibilidad, por ser simples, aparentemente quedan fuera del alcance de la imaginación.»

En esas mismas estamos, con mayores dependencias si cabe, a principios del siglo XXI; en un contexto en el que todavía son fuertes las tendencias y las posibilidades de pérdida de autonomía en lo que atañe a la salud y la movilidad. Prueba de ello es que todavía sigue siendo muy importante la esfera de la salud apoyada en los lazos familiares, de amistad y de solidaridad al margen del sistema sanitario medicalizado. De hecho, sólo el 12 % del tiempo usado en cuidar enfermos es cubierto por profesionales según el estudio «Los costes invisibles de la enfermedad» (MARÍA ÁNGELES DURÁN, 2003). Queda, por tanto, todavía un campo social fuera del mercado de la medicina que puede ser devorado por la institución médica o los servicios sociales del estado.

Y prueba de ello es que todavía las cifras de dependencia de los estadounidenses respecto al automóvil, todavía en crecimiento, siguen desbordando la hipermotorización que existe ya en España. Los estadounidenses tienen un automóvil por cada adulto (una tasa de más de 700 automóviles por 1.000 habitantes), recorren al año en dicho vehículo una media de casi 23.000 km por persona frente a los 7.500 km de cada español;<sup>4</sup> cuentan con una proporción de viajes peatonales muy reducida y una proporción aplastante de viajes en automóvil; sólo el 9 % de las familias de ese país no tienen coche (KAY, 1997), frente a la cuarta parte que representan las familias *sin coche* españolas. En definitiva, el modelo de hipermotorización español todavía tiene por delante una referencia de un orden de magnitud muy superior, todavía hay un amplio espacio para la generación de dependencias en la movilidad de nuestro país.

En conclusión, buena parte de las tesis de Illich formuladas hace tres décadas sirven hoy todavía para desvelar las miserias y contradicciones que se esconden tras el brillo del progreso; ayudan a desmitificar y desdivinizar las herramientas con las que nos hemos dotado en nuestra organización social; siguen siendo útiles para abrir pistas mentales que nos liberen de los monopolios radicales que encorsetan nuestras vidas. Conviene seguir leyendo a Illich.

## Referencias bibliográficas

AA. VV.

2003 *EU Energy and Transport in Figures. Statistical pocketbook 2003*

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas. Luxemburgo

COMMONER, BARRY

1971 *The closing circle*

Edición en castellano: *El círculo que se cierra*, Plaza & Janes. Barcelona, 1973

<sup>4</sup>Datos calculados a partir de *EU Energy and Transport in Figures. Statistical pocketbook 2003* (AA. VV., 2003).

DURÁN, MARÍA ÁNGELES

2003 «Los costes invisibles de la enfermedad»  
*El País*, 31 de enero

KAY, JANE HOLTZ

1997 *Asphalt Nation. How the automobile took over America and how we can take it back*  
Crown Publishers. Nueva York

ILlich, IVAN

1973 *Tools for convivialty*  
Edición en castellano: *La convivencialidad*, Barral Editores. Barcelona, 1974

ILlich, IVAN

1974 *Medical Nemesis*  
versión en castellano: *Némesis médica. La expropiación de la salud*, Barral Editores. Barcelona, 1975

ILlich, IVAN

1973 *Energy and Equity*  
versión en castellano: *Energía y equidad*. Barral Editores. Barcelona, 1974

MUMFORD, LEWIS

1935 *Technics and civilization*  
Primera edición en castellano: *Ciencia, técnica y civilización*, Alianza Editorial, 1971

ROBERT, JEAN

1980 *Le temps qu'on nous vole. Contre la société chronophage*  
Éditions du Seuil. París

SANZ, ALFONSO

1991 «A la felicidad por el camino de las infraestructuras»  
in *Vivir mejor, destruir menos. AEDENAT. Editorial Fundamentos*,

SCHUMACHER, E. F.

1976 *Small is beautiful*  
Edición en castellano: *Lo pequeño es hermoso*, Herman Blume, 1978