

Autostop¹

IVAN ILLICH

JEAN ROBERT

Berlín (Alemania), verano de 1992.

Pensar en el tráfico puede hacernos ver en lo que nos hemos convertido. El sentido común nos indica que el transporte —ser llevado de un sitio a otro— aumenta nuestra libertad personal sólo si se puede aceptar o rechazar. El congestionamiento del tráfico se ha vuelto el paradigma de nuestra época. Si esto es cierto, el transporte, privado o público, es hoy día un modo de aumentar la cantidad de movimiento en la sociedad en perjuicio de la mayoría de las personas. Este panfleto avoca por límites al transporte para aumentar la movilidad personal; límites al consumo pasivo obligatorio para favorecer la actividad de las piernas en sandalias, zapatos o bicicletas.

Hasta hace poco, la mayor parte de la gente sabía que el mundo era accesible, lo que en latín significa al alcance de los propios pies. Llegar a un sitio podía ser fatigoso, riesgoso, frustrante y algunas veces era posible sólo para unos pocos. Raras veces se pagaba. Todos, sin embargo, pagaban por la ocasional barcaza, y los ricos podían alquilar una carroza. Las transacciones económicas daban cuenta de sólo una pequeñísima fracción del movimiento en la sociedad. La mayor parte de los *servicios de viaje* eran alguna combinación de hospitalidad, tolerancia del vagabundeo y caridad.

La distancia se medía en días, y si era menor no contaba. Hasta el establecimiento de los viajes regulares de las diligencias y, poco después, de los primeros trenes, no podía ser percibida como *dólares por milla*. Mientras los trenes crearon tarifas para cubrir distancias, no fue sino el *Ford T* el que convirtió la distancia en una mercancía para cuya utilización se tenía que trabajar sin ninguna paga. Así, el trabajo sombra, el complemento no pagado del trabajo asalariado para hacer útil una mercancía, se volvió necesario con la licencia de manejar. Cada mañana los *privilegiados* hubieron de colocar su propia fuerza de trabajo en el asiento para llevarla a su empleo pagado, al mismo tiempo que alargaban las distancias y los tiempos para los que no disponían de automóvil. Este se convirtió así en el prototipo de la nueva mercancía: una mezcla de pagos a plazos y de costos de operación y trabajo sombra exigibles diariamente. El esfuerzo no pagado que se añade al alto costo de una máquina se convirtió para muchos en la condición necesaria para tener un empleo y hasta hijos. Pero eso no se reconocía antes.

Una compleja mezcla de vanidad, ilusión y moda, reforzada por una ofensiva continua de publicidad sofisticada, puso al automóvil en el papel de libertador, de medio de viajar sin pagar trenes y autobuses con horarios fijos, sin tener que hacer colas, comprar boletos y sujetarse a rutas predeterminadas. La mayor parte de la gente nacida antes de 1970 vivió el automóvil como el paradigma industrial de la movilidad autónoma. Pero, para otros más jóvenes, esto es una contradicción transparente.

Si lo que queremos plantear es una propuesta o una fantasía, el lector lo decidirá. Imaginemos que la Corte Suprema encuentra anticonstitucional que se conduzca un vehículo por la vía pública a menos que se opere como un servicio público. En consecuencia, todos los vehículos capaces de llevar pasajeros deben aceptar a los que les hagan una señal en la calle o en la carretera. Esta decisión podría ayudar a poner en su lugar tanto el tráfico como nuestra mentalidad.

El escenario resultante revela que solo los conductores que transportan a otros pueden ponerse al volante. No proponemos que se pague a la gente por llevar a sus hijos a la escuela, sino que todo el que no es pagado por manejar sea conducido.

¿Cómo imaginar esto? Podrían diseñarse diversas formas de implementarlo. Por ejemplo: cada ciudadano recibe una tarjeta de transporte. Si alguien que desea transportarse le hace una señal a un coche que pasa con algún asiento vacío, el conductor debe detenerse. El coche contiene una computadora con tantas ranuras como asientos. Para la construcción de esa cajita negra y la forma de cobrar a los usuarios y pagarle a los conductores se dejaría a Toshiba que consultase con la Secretaría de Hacienda.

Los cargos podrían cobrarse junto con los impuestos (y los de ingreso reducido podrían pagar muy poco o estar exentos) o enviarse como la cuenta del teléfono. Se podrían colocar paradas regulares en donde se señalase en que dirección desea ir la gente, y donde todo coche que pasase con un asiento vacío tendría que parar. Estas paradas se podrían hacer acogedoras, de modo que resguardasen en las esquinas desoladas y protegiesen de los rayos del sol.

Para decidir si este panfleto contiene una fábula o una proposición, el lector tendrá que ponderar las múltiples consecuencias de esa medida. Primero tendría que imaginar si se disolverían o no los embotellamientos y comparar el número de empleos que se generarían con los que se perdiesen en la industria automotriz. Dejemos al ecologista estimar la reducción en los contaminantes. Y a los actuales sindicatos de taxistas que planteen su posición. Dejemos que el sentido común juegue a ganar.

¹Contribución al simposio sobre las «libertades bicicleteras» en Berlín, verano de 1992

Ese es el propósito de un panfleto: sacudir la esclerosis de la imaginación moral. Hoy día, ésta se encuentra paralizada por la confusión entre la libertad para moverse y la invasión del espacio público por las máquinas, entre una actividad humana y la incorporación sistémica en la economía.

Vinimos a contar esta historia porque uno de nosotros, hace treinta años, fue miembro de la Liga de Resistencia a la Guerra. Hemos tenido que reconocer con asombro que es más fácil resistirse a participar en la guerra que en el tráfico.