

Futuro perfecto

*Sobre el progreso
en la era de las redes*

STEVEN JOHNSON

T

TURNER NOEMA



Futuro perfecto

Sobre el progreso en la era de las redes

STEVEN JOHNSON

TRADUCCIÓN DE EVA CRUZ Y MARÍA SIERRA

COLECCIÓN NOEMA



Título:

Futuro perfecto. Sobre el progreso en la era de las redes

© Steven Johnson, 2012

Edición original en inglés: *Future Perfect. The Case for Progress in a Networked Age*

Esta edición se publica por
acuerdo con River-heard
Books (un sello de Penguin Group
USA),
2012

De esta edición:

© Turner Publicaciones S.L., 2013

Rafael Calvo, 42

28010 Madrid

www.turnerlibros.com

Primera edición: abril de 2013

ISBN: 978-84-15427-79-7

© De la traducción: Eva Cruz, 2013 y María Sierra, 2013

Diseño de la colección:

Enric Satué

Ilustración de cubierta:

Enric Jardí

La editorial agradece todos los comentarios y
observaciones:

turner@turnerlibros.com

Reservados todos los derechos en lengua castellana. No está permitida la reproducción total ni parcial de esta obra, ni su tratamiento o transmisión por ningún medio o método sin la autorización por escrito de la editorial.

ÍNDICE

Progreso, aunque no lo parezca

I Los pares progresistas

II Los pares progresistas, en acción

Comunidades. El caso del sirope de arce

Periodismo. La paradoja de los baches

Tecnología. ¿Qué es lo que quiere internet?

Incentivos: ¡tenemos un ganador!

Gobernanza. Democracias líquidas

Corporaciones. Capitalismo consciente

Conclusión. La sociedad de pares

Agradecimientos

Notas

Para Clay, Rowan y Dean.

PROGRESO, AUNQUE NO LO PAREZCA

Uno de los pocos sucesos que tienen asegurada la primera plana de todos los diarios nacionales es que se estrelle un avión de pasajeros. Lo que no es tan seguro es que aparezca en portada una historia sobre un vuelo comercial que estuvo a punto de estrellarse, aunque de vez en cuando ese tipo de no-sucesos consigue captar la atención mediática. Así sucedió el 12 de enero de 2009, por ejemplo, y la primera página del diario *USA Today* titulaba: “Las líneas aéreas cumplen dos años sin víctimas”. Según un análisis de ese diario, la aviación comercial estadounidense había alcanzado un hito sin precedentes en su historia: a pesar de que el número de vuelos había crecido de forma muy notable en comparación con las décadas anteriores, ni una sola persona había fallecido en accidente aéreo de una línea regular en los años 2007 o 2008.

En términos estadísticos, una racha de dos años sin bajas era un hecho destacable; desde el año 1958, el sector solo había logrado pasar un año entero sin accidentes mortales cuatro veces. Sin embargo, ese récord de seguridad se encuadraba en una tendencia más general: contando a partir de los atentados del 11-s, la posibilidad de morir en un vuelo regular era de diecinueve entre mil millones: había mejorado casi un cien por cien desde la década de 1990, cuando los vuelos ya tenían un nivel de seguridad excelente. Según Arnold Barnett, profesor del MIT, un niño estadounidense tenía más posibilidades de ser elegido

presidente de su país en algún momento de su vida que de morir en un avión de pasajeros.

La historia me llamó la atención, entre otras cosas porque yo llevaba tiempo pensando que los grupos mediáticos aplicaban un sesgo engañoso a los hechos, y no me refiero al sesgo habitual entre la izquierda y la derecha, sino a otro más sutil, que les lleva a interesarse más por las malas noticias. Eso de “Donde hay sangre, hay titular” puede ser una buena estrategia para vender periódicos, pero condiciona sin remedio la percepción colectiva de nuestro devenir como sociedad. No nos perdemos ni una amenaza ni una catástrofe, pero las historias que relatan el verdadero progreso quedan relegadas a las páginas interiores, y eso cuando llegan a publicarse.

Así que aquel artículo en *USA Today* venía a contracorriente de la tendencia habitual hacia lo negativo, y la pequeña historia de progreso que contaba me sirvió de inspiración para escribir un texto largo sobre el tema, destinado a una página web en la que aquella semana yo era colaborador invitado. Resumí las conclusiones del artículo, y comenté que a lo mejor serían menos las personas que tienen miedo a volar (y que por culpa de este miedo usan demasiado las autopistas, mucho más peligrosas) si los medios cumplieran mejor con su función y nos recordaran este tipo de logros extraordinarios.

De ser yo una persona más supersticiosa, quizá me hubiera preocupado tentar a la suerte diciendo semejantes cosas en público. De hecho, me reía cuando algún amigo me hacía notar que era de mal agüero hablar de lo seguros que son los aviones. El destino, pensaba yo, tendrá mejores cosas que hacer que preocuparse por mis monólogos...

Pero, a las pocas horas de publicarse mi pequeña diatriba sobre la seguridad aérea, mientras estaba en un estudio de televisión esperando entrar en antena para hablar de uno de mis libros, empecé a recibir en el teléfono correos

electrónicos y mensajes de texto de amigos que habían leído el artículo. Un *jet* estadounidense se había estrellado contra el río Hudson, que estaba cubierto de hielo. Mira lo que has hecho, me decían los amigos. Había tentado a la suerte, y la suerte me había devuelto la bofetada.

Para cuando conseguí ponerme delante de un televisor y ver la noticia en directo, ya se sabía que, de hecho, el avión había conseguido posarse sufriendo daños estructurales mínimos, y se distinguía nítidamente en las imágenes que había muchos supervivientes subidos a las alas del avión, esperando los botes y *ferries* que iban a rescatarlos. En ese momento escribí humildemente una nota rápida, prometiendo mantener la boca cerrada sobre la seguridad aérea durante una temporada y guardarme a buen recaudo otro texto que estaba escribiendo sobre la extraordinaria habilidad que parece tener nuestro planeta para evitar las colisiones catastróficas con asteroides.

Y entonces pasó una cosa extraña y maravillosa: el mundo entero supo que tanto los 155 pasajeros como toda la tripulación de aquel vuelo 1549 habían sobrevivido y que casi no había heridos graves. El vuelo 1549 pasó de ser una refutación radical de mi optimismo sobre la aviación comercial a respaldarlo de plano. Si uno creyera en esas cosas, diría que yo había tentado la suerte, y que la suerte me había guiñado un ojo.

Pero, lógicamente, yo no tuve nada que ver con que el vuelo 1549 consiguiera tomar tierra sano y salvo. La cuestión era: ¿gracias a quién consiguieron salvarse los pasajeros de un avión que perdió dos motores durante el despegue? Los medios se apresuraron a dar dos explicaciones, y ambas eran las clásicas que suelen oírse cuando hay buenas noticias. La primera era una historia de heroísmo: el del comandante Chesley “Sully” Sullenberger, que manejó el aparato con notable pericia para hacerlo amerizar en el río Hudson, y mantuvo una calma

extraordinaria bajo una presión difícil de imaginar. La segunda era un quiebro retórico seudomágico, una expresión que quedó asociada a aquel suceso: la del Milagro en el río Hudson. No había más opciones. Si el avión se había quedado flotando tranquilamente en el río era cosa de un superhéroe o de un milagro.

Nadie niega que Sullenberger hiciera algo increíble aquel día, pero el hecho es que le respaldaban miles de decisiones tomadas anteriormente por otras personas durante varias décadas, y que entre todos habían puesto las condiciones para que se diera aquel aterrizaje perfecto. Un comandante menos capaz hubiera fracasado de forma calamitosa en aquella situación, pero Sullenberger, con toda su pericia, no estaba solo. Que aquellas 155 personas salieran vivas del accidente podía resultar llamativo, pero de milagroso no tenía nada. El avión se salvó porque una densa red de inteligencia humana había construido una aeronave diseñada para aguantar exactamente ese tipo de fallo. El triunfo era individual, sin duda, pero lo crucial era que también se trataba de un triunfo de las ideas compartidas colectivamente, de la innovación empresarial, de la investigación con fondos públicos y de las normas estatales. Relatar el Milagro del Hudson sin tener en cuenta esos elementos no es quitarle unos detalles para darle más efecto dramático: es equivocarse de raíz sobre el origen del progreso, equivocarse de una forma que nos impide ver el camino para seguir creándolo.

Si uno trata de explicar la concatenación de hechos que llevó a que el vuelo 1549 se posara sano y salvo sobre el río Hudson, hay que empezar por la máquina de lanzar pollos.

Desde el principio mismo de la aviación, uno de sus riesgos ha sido el de chocar con un pájaro en vuelo (ya en los diarios de los hermanos Wright sobre sus primeros

vuelos experimentales, a principios del siglo xx, se registran impactos con aves). El mayor peligro que representa esto para un *jet* de pasajeros moderno es que el animal acabe engullido por los motores, causándoles daños internos que los dejen fuera de servicio. En estos daños internos también hay grados: puede que el motor simplemente se incendie, dejando de funcionar; o puede que se haga trizas, y que los trozos salgan disparados hacia el fuselaje, lo que en teoría puede destruir la aeronave entera en pocos segundos. No hace falta decir que la primera posibilidad resulta preferible a la segunda. La mayor parte de los choques con pájaros afecta solo a un motor, de forma que el avión puede perfectamente seguir volando con los demás motores si la estructura ha quedado intacta. De ahí que se prueben exhaustivamente los motores de los aparatos actuales hasta que se demuestran capaces de aguantar un impacto importante con pájaros sin que eso les cause un fallo catastrófico. En la base aérea de Arnold (Tennessee), hay un equipo de científicos e ingenieros que se dedica a lanzar pollos muertos a toda velocidad contra motores de avión en marcha, con helio a presión. Todo motor que se instala hoy en un avión de pasajeros estadounidense ha pasado la prueba del lanzamiento de pollos.

La máquina de lanzar pollos, no se nos olvide, es un caso ejemplar de reglamentación estatal. Ese cañón neumático que dispara pollos muertos lo pagamos con nuestros impuestos, y seguramente los pasajeros del vuelo 1549 de us Airways lo dieron por bien pagado. Porque el primer golpe de suerte que tuvo aquel avión, tras colisionar con una bandada de gansos canadienses que impactaron en los dos motores, fue el que ninguno de los dos se desintegrara, ni lanzara trozos de titanio contra el fuselaje, ni se incendiara.

La expresión “golpe de suerte” –al igual que eso del “Milagro del río Hudson”– viene a distorsionar las verdaderas circunstancias del amerizaje de aquel avión. Nos

haría falta una expresión más exacta, algo que reflejara la idea de que un suceso parece debido a la suerte, pero de hecho es la consecuencia de muchos años de preparación y planificación. Aquí no hablamos de un golpe de suerte, sino de un golpe de buena previsión.

De hecho, gracias a la planificación previa con la máquina de lanzar pollos se logró que el cuerpo principal del motor izquierdo de aquel avión siguiera girando casi a velocidad máxima; no tanta que le permitiera a Sullenberger volver al aeropuerto de salida, el de LaGuardia, pero suficiente para que los sistemas electrónicos e hidráulicos siguieran funcionando durante el resto del vuelo. Y gracias a que funcionaron esos sistemas electrónicos se dio el segundo golpe de buena previsión en el vuelo 1459: el legendario sistema *fly-by-wire* del avión no perdió la conexión mientras Sullenberger dirigía su maltrecha aeronave hacia el río.

La historia del sistema *fly-by-wire* (que viene a significar pilotaje por cable) se remonta al año 1972, cuando un F-8 Crusader modificado despegó del centro de investigación aeronáutica de Dryden, situado junto al desierto de Mojave. Este sistema, inventado por los ingenieros de la NASA, se basa en el uso de ordenadores digitales y otros sistemas electrónicos modernos para relevar al comandante del control de la información. Gracias a los ordenadores, desde entonces se podía ir dándole asistencia al comandante en tiempo real, aunque el piloto automático estuviera desactivado, evitando que el avión entrara en pérdida o estabilizándolo durante las turbulencias. Los ingenieros de Airbus, basándose en este modelo de la NASA, empezaron a incorporar a principios de la década de 1980 un sistema de *fly-by-wire* excepcionalmente innovador, que entró en funcionamiento en el año 1987.

Veintiún años más tarde, Chesley Sullenberger se hallaba a los mandos de un A320 cuando este impactó contra una bandada de gansos canadienses. Y como el motor izquierdo

mantuvo en funcionamiento los sistemas electrónicos, pudo amerizar valientemente sobre el río Hudson asistido por un colega mudo, un ordenador que encarnaba la inteligencia colectiva de muchos años de investigación y planificación. William Langewiesche escribió un libro apasionante sobre este suceso, *Fly by Wire*, en el que hablaba así de este sistema de asistencia digital:

[Sullenberger] inclinó hacia abajo el morro del avión en el primer giro a la izquierda [...] y dejó el aparato en su velocidad óptima de planeamiento: un dato que la aeronave podía calcular por sí misma, y que el comandante veía convertido en un punto verde sobre el control de velocidad de su panel central de mandos. Mientras maniobraba para alcanzar esa velocidad, en el medidor aparecía una flecha amarilla, la flecha ‘de tendencia’, señalando hacia arriba o hacia abajo según la velocidad del momento y la previsión de velocidad para los diez segundos siguientes, lo que representa una ayuda fundamental para llegar a estabilizarse en el punto verde con la menor oscilación posible. [...]. En cuanto dejaba la palanca de control lateral en punto muerto, la aeronave mantenía estabilizado el morro en la última inclinación seleccionada, de forma que el control de cabeceo era automático, y perfecto segundo a segundo.

La mayor parte de los legos en aviación piensa que los aviones modernos tienen dos modos básicos: el de “piloto automático”, en el que el ordenador está básicamente al mando; y el “manual”, en el que manda la persona. Pero el *fly-by-wire* es una innovación más sutil: de hecho, Sullenberger pilotaba el avión que se dirigía hacia el río Hudson, pero el sistema *fly-by-wire* le apoyaba en silencio, fijando los parámetros o los objetivos más ajustados a la maniobra. Su extraordinario amerizaje fue una especie de dueto entre un ser humano individual, al mando de la aeronave, y el conocimiento acumulado de otros miles de seres humanos que colaboraron durante años para incorporar la tecnología *fly-by-wire* al Airbus A320. Queda abierta la pregunta de si Sullenberger hubiera sido capaz de posar el avión felizmente en ausencia de todo ese conocimiento añadido que llevaba a su servicio. Pero, por

suerte para los pasajeros del vuelo 1549, esa pregunta no necesitó respuesta.

La recepción popular que tuvo el Milagro del río Hudson condensa muy bien todos los errores que cometemos al pensar en el progreso de nuestra sociedad. En primer lugar, el amerizaje inaudito (con muertos o sin ellos) consigue mucha mayor repercusión que la historia, más importante a largo plazo, de que la seguridad tiende a aumentar. El progreso sostenido tiene poco gancho noticioso comparado con las historias de más garra, las de logros increíbles o fallos brutales. Y tiene todavía menos gancho, por razones que merecerían estudiarse a fondo, que las historias sobre algo que tiende a empeorar. Uno siempre puede conseguir espacio mediático declarándose abanderado de alguna utopía, o quejándose de la tendencia negativa que se experimenta en algún tema social del momento, por ligera que sea esa tendencia. Pero, si uno va contando que las cosas se presentan ligeramente mejores que el año anterior, como viene sucediendo la mayor parte de los años al menos desde la revolución industrial, no llega a primera plana casi nunca.

Pongamos por caso esta observación de Peter Thiel, emprendedor e inversor, publicada en *The National Review*:

El progreso tecnológico, comparado con aquellas esperanzas, ciertamente excesivas, de las décadas de 1950 y 1960, se ha quedado corto en muchos aspectos. Veamos un ejemplo literal de desaceleración: hemos dejado de incrementar la velocidad a la que nos movemos. Tras varios siglos de progreso constante en la velocidad de los viajes –barcos cada vez más ágiles entre los siglos XVI y XVIII, la llegada de las vías rápidas por carretera en siglo XIX, y los vehículos y aviones cada vez más acelerados del siglo XX–, hemos vuelto atrás a partir de 2003, con la desaparición del Concorde, y no digamos nada de los retrasos atroces que ocasionan las pedestres medidas de seguridad en los aeropuertos desde los atentados del 11-S. Hoy, los abanderados de los viajes espaciales y las misiones tripuladas de exploración del sistema solar nos parecen de otro planeta. La portada

descolorida de un ejemplar de *Popular Science* en 1964 (“¿Quién te hará volar a 3.000 kilómetros por hora?”) evoca los sueños de una era pasada.

Pero la velocidad de vuelo, por sí misma, no es más que una unidad de medida del progreso en el transporte. Sucede que es el dato más vistoso, el que se gana los titulares cuando aparece el primer avión de pasajeros a reacción, o cuando el Concorde rompe la barrera del sonido. Pero centrarse solo en ese dato viene a distorsionar la valoración global del progreso de la aviación moderna. Es probable que la mayor parte de los pasajeros valore más la seguridad que la velocidad, sobre todo cuando esta última anda ya rozando los mil kilómetros por hora. Y lo cierto es que el progreso de la aviación rompe todos los récords. Pongamos como ejemplo una anécdota que demuestra cuánto hemos avanzado: en 1964 muchos aeropuertos, a pocos pasos del kiosco donde seguramente se vendería aquel ejemplar de *Popular Science*, tenían una mini-oficina donde uno podía contratar a toda prisa un seguro de vida antes de subirse al avión. La verdad es que no daba muchos ánimos verla allí, pero tenía su sentido: la posibilidad de morir en un accidente de vuelo era de una entre un millón. Hoy es cien veces más alta. Si la velocidad de los vuelos hubiera crecido en la misma proporción, ahora tardaríamos unos cinco minutos en ir de París a Londres.

Aunque la velocidad neta de los vuelos comerciales se mantenga estable desde hace cuarenta años, el tiempo de vuelo medio ha bajado porque ahora resulta mucho más sencillo ir a lugares menos frecuentados, gracias al crecimiento global del sector y a los modernos sistemas de conexión, que ofrecen una red flexible con aeronaves grandes y aviones más pequeños para los vuelos internos, que permiten a los pasajeros llegar a los lugares más recónditos del mundo. Si en 1970 uno quería ir en avión de Nueva York a Los Ángeles, tardaba lo mismo que ahora;

pero si se trataba de ir de Nueva York a, pongamos por caso, Jackson Hole (Wyoming), hubiera necesitado varios días, no varias horas. Los motores no son hoy más rápidos, pero el sistema en general sí. Y eso también es progresar.

Luego está la cuestión del precio. El vuelo de ida y vuelta Nueva York - Los Ángeles en clase turista hubiera costado entonces unos tres mil dólares de hoy, mientras que actualmente es fácil encontrar el mismo billete por unos quinientos, y además, uno va viendo la televisión via satélite o mirando su correo electrónico durante el vuelo.

Thiel tiene razón cuando dice que los aviones en sí no vuelan mucho más rápido que hace cuarenta años, y es cierto que el progreso, según ese dato, se ha estancado. Pero casi todos los demás datos importantes (dejando de lado los placeres de la seguridad aeroportuaria) apuntan en dirección contraria. Además, ese historial de progreso extraordinario no se ha debido a ningún descubrimiento crucial ni a ningún gran inventor visionario; no se ha producido en forma de un “gran salto adelante”. Por el contrario, ha sido el resultado de varias décadas de decisiones pequeñas, tomadas por miles de individuos y empresas, algunas públicas y otras privadas, cada una de ellas haciendo algún pequeño ajuste táctico: buscar rutas nuevas, experimentar con la estructura de tarifas o arrojar pollos muertos contra las hélices. Cada uno de esos ajustes se ha ido sumando a los anteriores, y con el tiempo la mejora ha sido de varios órdenes de magnitud. Pero, como ha sido una suma progresiva, resulta prácticamente invisible, y nadie canta sus loas.

Si la historia de la aviación moderna no ha bastado para convencer al lector de que tenemos un sesgo negativo hacia las historias de progreso sostenido, le invito a hacer un pequeño test. ¿Cuál ha sido la tendencia, en Estados Unidos, de las siguientes variables de bienestar social durante los últimas dos décadas: abandono escolar en

secundaria; matriculaciones en la universidad; notas finales de secundaria; delincuencia juvenil; conducción bajo los efectos del alcohol; muertes en accidente de tráfico; mortalidad infantil; esperanza de vida; consumo de combustible per cápita; contaminación ambiental; divorcios; igualdad salarial entre hombres y mujeres; donaciones; participación electoral; producto interior bruto per cápita y embarazos adolescentes?

La respuesta es la misma para todos los casos: tendencia positiva. El progreso no es tan acusado como en la seguridad de la aviación, pero casi todos los datos de bienestar social han mejorado en más de un 20 por 100 a lo largo de las dos décadas pasadas (véase en las notas, al final del libro, una explicación más amplia de cada una de estas variables). A esto podemos sumar los miles de pequeños milagros de la medicina moderna que han mejorado nuestra calidad de vida y nuestra longevidad: los antidepresivos, las jeringuillas de insulina y los *by-pass* cuádruples (por no mencionar la panoplia de aparatos de ocio y comunicación, cuyos precios han bajado en picado durante ese mismo periodo). Los estadounidenses disfrutaban hoy de una vida más sana, y de una situación familiar y social más estable que hace veinte años, rodeados de tecnologías de entretenimiento y ahorro de trabajo que hace un siglo hubieran sido propias de un palacio. Pero, excepto de la delincuencia y de los aparatitos, no se habla de estos datos en ningún medio, ni tampoco en las conversaciones informales. Muchos estadounidenses, por ejemplo, siguen convencidos de que “la mitad de los matrimonios acaba en divorcio”, aunque ya no es así desde mediados de la década de 1980, cuando las tasas de divorcio alcanzaron su punto más alto, alrededor del 50 por 100. A partir de entonces, han bajado casi un tercio.

Y no hablamos solo de historias positivas en los países avanzados o industrializados; la calidad de vida y la salud

cívica de los países en vías de desarrollo están experimentando una tendencia positiva aún más acusada. Aunque en el último medio siglo la población mundial casi se ha duplicado, el porcentaje de personas que vive en la pobreza ha bajado a la mitad; la mortalidad infantil y la esperanza de vida en Latinoamérica han mejorado casi un 40 por 100 desde el inicio de la década de 1990. Y ningún país del mundo ha experimentado tal mejora en su calidad de vida media como China en los veinte años pasados.

Por supuesto, no todas las flechas apuntan hacia arriba, especialmente no en los últimos años. El número de estadounidenses que vive bajo el umbral de la pobreza ha aumentado en la década pasada, tras una larga racha de descensos. La desigualdad salarial ha vuelto a unos niveles que no se daban desde los terribles años 20. Mientras escribo esto, a principios del año 2012, la tasa de paro en Estados Unidos aún supera el 8 por 100, es decir, que está por encima de la media de las dos últimas décadas. La deuda de las familias se ha disparado en estos veinte años, aunque empieza a bajar ligeramente gracias al reciente desplome del crédito. Y, aunque la mayor parte de los ciudadanos tiene mejor salud que los de la generación anterior, la obesidad infantil ha empezado a ser un problema significativo, sobre todo en las comunidades menos favorecidas.

Hay una línea interesante que divide estas dos macrotendencias. Por un lado, está esa serie de variables sociales que dependen sobre todo de las fuerzas no mercantilistas. Si ha bajado el número de quienes conducen borrachos, o la tasa de embarazos adolescentes o la delincuencia juvenil, no es gracias a los *gadgets* electrónicos ni a las nuevas empresas de Silicon Valley ni a las multinacionales; por el contrario, son progresos debidos a unas fuerzas que actúan sobre todo fuera del mercado. Se deben a la intervención estatal, a los anuncios

institucionales, a los cambios demográficos y a la sabiduría vital que pasa de una generación a otra. El capitalismo no vino a reducir el número de fumadores adolescentes; de hecho, las grandes empresas más bien hicieron todo lo que estuvo en su mano para que los chicos siguieran fumando (¿recuerdan los anuncios de Joe Camel?). Si el hábito de fumar ha bajado entre la gente joven es gracias a los médicos, a los legisladores, a los padres, y a que otros jóvenes se han informado sobre el riesgo que el tabaco representa para la salud y se lo han contado a sus amigos.

Hay varias razones por las que no oímos hablar mucho de estos progresos sociales, y la primera de ellas es que tendemos a dar por supuesto que la innovación y el progreso vienen del entorno empresarial, no del sector público. Y si tendemos a ello no es por casualidad, sino porque el panorama mediático actual moldea la opinión pública para conseguir que sea así. El sector público no dispone de miles de millones de dólares para gastárselos en campañas de publicidad dando bombo a sus logros. Si una gran multinacional inventa un detergente un poquito mejor, se gastará, con todo el derecho del mundo, una fortuna en gritar a los cuatro vientos que ahora tiene un producto “nuevo y mejorado”. Pero nadie coloca anuncios en las horas punta ponderando la máquina de lanzar pollos. La mayor parte del dinero público que se gasta en publicidad va destinado a las campañas electorales; nadie compra espacios publicitarios para cantar alabanzas a los legisladores ni a los funcionarios, y de ahí que pensemos que no hacen nada por nosotros. Y la consecuencia final de todo esto es que las historias que tienen que ver con los progresos debidos al sector público caen en una zona ciega.

Esa zona ciega queda además apuntalada por la profunda falta de interés que despiertan las historias de progreso sostenido. A los cascarrabias, los agoreros, los iluminados y los decadentistas no les cuesta tanto llamarnos la atención