



**Los "sin coche".
Repercusiones ambientales
y sociales del automóvil**

Alfonso Sanz

En un siglo de existencia el automóvil se ha enquistado en la vida de todos los humanos, tanto en la de aquellos que lo utilizan en los países industrializados, como en la de aquellos que lo desean en los países más pobres. Al convertirse en una necesidad y en una aspiración insaciables, el automóvil no sólo se muestra como un artefacto devorador de recursos limitados y productor de residuos nocivos, sino como un verdadero cáncer, que hace presa en el tejido social, en el modo de vida de todo el planeta.

La vinculación entre conflictos ambientales y conflictos sociales

No hay conflicto ambiental que no lleve aparejado un problema social; no hay consumo de recursos o bienes naturales que no esté asociado a formas sociales y culturales particulares. Por ello, cuando se establece un análisis meramente ecológico de la realidad, teniendo en cuenta sólo las variables ambientales o físicas de la misma, es cierto que se desvelan multitud de facetas hoy ocultas por la aplastante presencia de las visiones económicas y políticas al uso, pero también lo es que otras muchas siguen siendo invisibles a ojos de este instrumental. La pretensión de extender el análisis ecológico como visión integral de las relaciones Humanidad-Naturaleza conduce muchas veces al callejón sin salida de las soluciones parciales, inviables, autoritarias o contraproducentes.

El automóvil no sólo se muestra como un artefacto devorador de recursos limitados y productor de residuos, sino como un verdadero cáncer

Artículo publicado en el número 102 de la revista *Documentación Social*, Madrid, 1996.

Precisamente, uno de los lugares comunes del enfoque ecológico de los problemas planetarios ha sido la crítica al pretendido carácter totalizante de la visión económica convencional. Según dicho enfoque, la economía clásica deviene en un instrumento cada vez más corto para la comprensión de los fenómenos que afectan a los recursos escasos del planeta. De la misma manera, la tentación de hacer también un análisis omnicomprendivo de los conflictos ambientales y sociales a partir de lo ecológico tiene el peligro de deslizarse hacia una visión sesgada y parcelaria de la realidad.

Esta preocupación por la capacidad mixtificadora de lo ecológico está reforzada por la experiencia cotidiana del tratamiento que ofrecen los medios de comunicación en relación a multitud de conflictos que, presentados como eminentemente ambientales, encubren poderosas causas e interrelaciones sociales.

*El automóvil
tiene gran
responsabilidad
en buen número
de los conflictos
ambientales,
tanto a escala
global como en
los ámbitos
locales*

El ejemplo del automóvil sirve para ilustrar precisamente que el conflicto ambiental que este medio de locomoción arrastra está estrechamente vinculado a problemas sociales de enorme envergadura y que, por consiguiente, no existen alternativas rigurosas ajenas a los aspectos sociales de su utilización. Y que, sin embargo, las instituciones, las organizaciones sociales y la opinión pública en general promueven o están reclamando casi exclusivamente soluciones a las consecuencias ambientales más llamativas, mientras que los aspectos socioculturales del automóvil son soslayados.

Es indudable que el automóvil tiene una gran responsabilidad en la gravedad de buen número de los conflictos ambientales, tanto en la escala global (cambio climático, consumo de recursos no renovables) como en los ámbitos locales (contaminación atmosférica, ruido, ocupación de suelo fértil, parcelación del territorio), pero también ha de considerarse como elemento clave de múltiples distorsiones sociales y culturales: el peligro y el riesgo de las calles y vías, la ruptura de la multifuncionalidad del espacio público, la reducción de la comunicación social o la pérdida de autonomía de los grupos de población más vulnerables.

***El automóvil como factor de dualización social:
de los “sin techo” a los “sin coche”***

Para comprender la profundidad de todas esas vinculaciones ocultas entre el automóvil y el malestar social hay que empezar por deshacer un lugar común del discurso que predomina en la opinión pública e incluso entre los técnicos en la materia: se suele afirmar que “el automóvil es un medio de transporte universal”, o, dicho en lenguaje coloquial, “hoy todo el mundo tiene automóvil”.

Se trata de un discurso repetido durante las últimas décadas, casi desde que se empezaron a vender miles y miles de “seiscientos” a mitad de los años sesenta, cuando el automóvil alcanzaba a una pequeña parte de la población. Es obvio que el comentario hace referencia exclusivamente a la sociedad española y no resiste ninguna intención de generalización a escala planetaria: los 450 millones de automóviles que se pueden estimar como parque mundial en 1996 tendrían que ser multiplicados por cuatro para que todo el planeta dispusiera de la misma proporción de coches que los españoles, o por siete si la motorización deseable fuera la de los estadounidenses.

A nadie se le escapa que esas cifras de automóviles, en el caso hipotético de poder fabricarse, acabarían velozmente con los recursos energéticos disponibles y pondrían en cuestión los mecanismos del clima, la biodiversidad, la disponibilidad de suelo fértil y sin contaminar, etc.

Pero, incluso cerrando los ojos a los problemas planetarios, la pretensión de universalidad está muy lejos de ser cierta en sociedades industrializadas como la nuestra. El automóvil no es un medio de transporte accesible a la mayoría de la población, como después se mostrará. Antes conviene recalcar que el propio malentendido sobre la universalidad del automóvil es fuente de dualización social, es decir, de quiebra entre dos grandes sectores de la sociedad, ya que induce a tratar los problemas de accesibilidad y movilidad como problemas ligados al automóvil y no al conjunto de modos de transporte; esto es, como problemas propios de los que disponen y utilizan el automóvil y no del conjunto de la población.

Si “todo el mundo va en coche” es más fácil hacer creer que las necesidades de desplazamiento sólo pueden satisfacerse allanando el camino del vehículo privado y permitiéndole que campe por sus respetos. Si “todo el mundo va en automóvil” es también más lógico que los que no lo hagan se sientan disminuidos, acobardados y pertenecientes a un colectivo en extinción que no merece mayores desvelos de las autoridades.

La propia conformación del poder y de la opinión es proclive a alimentar ese lugar común. El grueso de la congestión del tráfico en las ciudades españolas —conflicto número uno en la percepción de los conductores de automóviles— está causado por la coincidencia en el tiempo y en el espacio de los desplazamientos domicilio-emprego, realizados mayoritariamente por personas de un perfil social típico —varones de mediana edad— que coincide con el de

Los 450 millones de automóviles tendrían que multiplicarse por cuatro para que todo el planeta dispusiera de la proporción de coches que los españoles

los que conforman la opinión pública a través de su presencia y dominio de los medios de comunicación.

Atrapadas en el atasco, es fácil que estas personas tengan sesgada su capacidad de percibir la globalidad del conflicto de la movilidad y la accesibilidad. Es dudoso que puedan separarse de las molestias que sufren y ponerse en el lugar de la mayoría silenciosa de la población que vive el conflicto en sus inconvenientes externos: en la contaminación, el ruido, la peligrosidad, la expulsión del espacio público, etc.

Hace falta entonces revisar la consistencia de ese mensaje acerca de la universalidad del auto, mostrando la identidad de las verdaderas mayorías. Efectivamente, a pesar del fortísimo salto en la motorización experimentado en los últimos años, se puede estimar que una tercera parte de los hogares españoles no disponen de automóvil propio. Además, la autonomía frente a los automóviles existentes es minoritaria en el conjunto de la población. De los 39 millones de españoles únicamente cuentan con carné de conducir turismo unos 16 millones.

Después de treinta o cuarenta años de abrir paso al automóvil en contra de los intereses de la mayoría social, a través de todo tipo de mecanismos económicos, legales, urbanísticos y literalmente físicos, se puede estimar que el automóvil no está hoy al alcance de dos de cada tres españoles, ya sea por no contar con carné de conducir, ya sea por no disponer del vehículo.

De los 39 millones de españoles únicamente cuentan con carné de conducir unos 16 millones

Se podría argumentar que a la vuelta del fin de siglo las cifras van a invertirse y el automóvil, si no universal, ya que en cualquier caso siempre va a existir una bolsa de población de alrededor de 20-25 por ciento del total que por edad o condición física no tendrá capacidad para utilizarlo autónomamente, al menos estará al alcance de la mayoría de los españoles y que, por consiguiente, cabe seguir acumulando esfuerzos y privilegios, sacrificando las mayorías actuales en aras de los intereses de la mayoría social del futuro.

Esta manera de entender la evolución social no sólo es cuestionable desde el punto de vista ético, sino que se basa en el supuesto de que los individuos eligen libremente el medio de transporte que utilizan en cada caso. Sin embargo, la compra y uso del automóvil es cada vez más una exigencia, ya no sólo del entorno social-cultural, sino del entorno económico-institucional y del propio entorno físico (urbanístico-territorial). El automóvil se ha convertido en una necesidad impuesta para la satisfacción de otras necesidades,

cada vez más personas están obligadas a comprar y utilizar el vehículo privado para poder realizar sus actividades cotidianas.

En definitiva, la sociedad se va haciendo más y más dependiente del automóvil, va restringiendo la gama de alternativas o posibilidades para acceder autónomamente a los bienes, personas y servicios que cada individuo busca satisfacer. Y en este proceso, sin la gravedad que supone el conflicto de los "sin techo" para la equidad, pero con preocupantes consecuencias, emerge una nueva categoría social: los "sin coche".

Los círculos viciosos de la dependencia social respecto al automóvil

En ese camino de la dependencia, las decisiones colectivas e individuales están estrechamente interrelacionadas y contribuyen a realimentar la necesidad del automóvil. En el campo del transporte, al igual que ocurre en otras disciplinas, se observa una serie de fenómenos de realimentación que descriptivamente pueden ser explicados como círculos viciosos o pescadillas que se muerden la cola. Cada acción genera las condiciones de su propia reproducción.

Cuando una persona modifica su comportamiento en relación a los desplazamientos se inicia un proceso de realimentación de manera que más personas tienden a imitar esa actitud. Por ejemplo, si una persona deja de desplazarse a su trabajo andando o en transporte colectivo y utiliza un automóvil, se desencadena una serie de cambios favorables a que más personas utilicen también automóviles en lugar de los medios de transporte alternativos.

Así, en el caso de un antiguo usuario del autobús, la compañía tendrá una reducción de ingresos y, por tanto, tenderá a ofrecer más caros y peores servicios y a perder clientela. Además, el nuevo automóvil en el viario contribuirá a congestionar la marcha de los autobuses, deteriorando la calidad del servicio y favoreciendo que más y más usuarios aborrezcan del transporte colectivo. En el caso de un peatón, el cambio al automóvil se traduce en más ruido, más contaminación y más peligrosidad para los peatones que permanecen, lo que les empuja también a pasarse al automóvil.

A través de ese mecanismo, el espacio público, tradicional lugar de encuentro y socialización, es expropiado para la circulación. Lo que antes acogía múltiples funciones se dedica ahora al mero paso de vehículos. El paseo, el juego, el encuentro, la conversación se van debilitando en esos círculos de incremento del tráfico automovilístico. El espacio doméstico se convierte en isla de confort en medio de calles hostiles en las que hay que pasar el menor tiempo.

El automóvil es cada vez más una exigencia del entorno económico e institucional y del propio entorno físico (urbanístico-territorial)

La dependencia respecto al automóvil se refuerza también a través de otros procesos de realimentación en el campo urbanístico. Huyendo de los efectos del automóvil, más y más personas buscan su residencia lejos de los centros urbanos a costa de contribuir a su degradación al dirigirse a ellos en el único medio de transporte viable en las nuevas áreas residenciales. La ciudad se expande así hasta el infinito, dispersando las actividades, las viviendas, los parques o los comercios.

El espacio público, tradicional lugar de encuentro y socialización, es expropiado para la circulación

Las nuevas infraestructuras que incrementan la velocidad de acceso estimulan el alejamiento de los usos en una especie de homeostasis del tiempo dedicado al transporte. Una nueva autovía de acceso a una ciudad disminuye inicialmente el tiempo que se tarda en realizar los desplazamientos, pero suscita también el cambio de localizaciones, de manera que más actividades o residencias son instaladas a mayor distancia, con el consiguiente incremento de los tiempos de desplazamiento.

Esta explosión de la ciudad supone evidentemente el empleo de mayores cantidades de recursos y la generación de mayores volúmenes de residuos e impactos ambientales diversos, pero además no es neutral en el plano de lo social. De nuevo, los “sin coche” reciben el agravio. Como ya es norma en numerosas regiones de países hipermotorizados como Estados Unidos, la disponibilidad del uso del vehículo privado empieza a ser un requisito para el empleo: quien no tiene automóvil encuentra dificultades para acceder a un creciente número de puestos de trabajo.

De la misma manera, el tráfico es pieza obligada y realimentadora de un modelo de comunicación y consumo en abierta expansión en todos los ámbitos: en la cultura gastronómica, en el ocio, en la relación con la Naturaleza y con los demás, en la sociabilidad y en el acceso a la información.

Como pieza de un rompecabezas, el automóvil es imprescindible en la nueva cadena de la alimentación familiar, que vincula la compra en grandes superficies con la disponibilidad de vehículo; en las nuevas formas de ocio, que exigen la agitación y/o el desplazamiento lejano; o en la preponderancia de las redes de contacto lejanas sobre las redes de contacto cercanas, cara a cara, rotas en parte por la expropiación automovilística del espacio público.

También en círculos viciosos, las grandes superficies comerciales ligadas a autovías ponen en cuestión el comercio local; las nuevas formas de ocio ocultan el disfrute de las oportunidades cercanas, y las redes lejanas de información se comen el tiempo requerido para

las próximas, de manera que la rueda gira y gira cada vez más en torno al auto.

Efectos para todos y efectos para algunos. Los grupos sociales más vulnerables a la expansión del automóvil

Ese conjunto de círculos viciosos tiene repercusiones diferentes en cada grupo social. La dependencia la sufren todos, pero se hace particularmente dramática para aquellos a los que se les niega cualquier medio de desplazamiento autónomo: los niños, los ancianos o los discapacitados.

Diversos estudios han puesto de relieve, por ejemplo, la pérdida de independencia que están sufriendo los niños conforme avanza el dominio del automóvil y de la movilidad motorizada sobre las calles. En los últimos veinte años se han invertido las cifras de los desplazamientos escolares en las ciudades; si en los años sesenta la mayoría de los niños accedían a los colegios solos o acompañados por otros niños, en la actualidad son mayoría los que van acompañados por adultos y acceden en medios motorizados.

El peligro y las incomodidades del tráfico, junto al incremento de las distancias, retraen la permisividad de los padres, creando dobles ataduras. De los niños hacia los progenitores y de éstos, especialmente las madres, hacia los hijos, de quienes se convierten en escoltas o chóferes.

Las repercusiones de estas pérdidas de autonomía son de enorme gravedad en la formación social de la infancia. Desvanecido el espacio callejero, la socialización de los niños se da en ámbitos cerrados, ajenos a la interacción espontánea, al encuentro no programado, al aprendizaje de la excepción y del "otro", a la libertad.

Cuando se analiza el malestar y la violencia urbana suelen olvidarse las simientes esparcidas al construir un modelo de ciudad sin verdadero espacio público, en el que los niños están fácilmente abocados al hiperconsumo de televisión, con evidentes consecuencias para su evolución física —patologías infantiles ligadas al sedentarismo— y psicosocial. Como explican algunos autores, los comportamientos asociales no son tanto el producto de los contenidos de la televisión, sino la propia presencia excesiva ante el televisor, que retrae los contactos cercanos reales en beneficio de los contactos lejanos virtuales.

En el caso de ancianos y discapacitados, con una bajísima proporción de acceso al automóvil, la dependencia de ciudades y pueblos respecto al vehículo privado también les resulta discriminatoria.

El espacio doméstico se convierte en isla de confort en medio de calles hostiles en las que hay que pasar el menor tiempo posible

Por un lado les reduce el atractivo de los desplazamientos autónomos, las calles invadidas por el automóvil son poco proclives al paso pausado de estas personas, más aún si la gestión del viario permite la invasión de aceras y cruces por parte de vehículos aparcados. Y, por otro, les niega el derecho al acceso a ciertos bienes o servicios que han sido dispersados y puestos al alcance exclusivo de quienes disponen de automóvil.

Aislamiento y soledad van parejos al proceso de expropiación del espacio público por parte del automóvil y parejos a la explosión de la ciudad. Los ancianos o los discapacitados pierden independencia al requerir cada vez con mayor frecuencia el concurso de personas que les acompañan o sirven de chóferes. Las repercusiones para su propia salud o para su autoestima no pueden pasar inadvertidas, como tampoco lo puede ser el hecho de que sus capacidades intelectuales y físicas se guardan en soledad en lugar de servir a la colectividad.

No se trata de que cada anciano o discapacitado pueda alcanzar el último rincón del globo, sino de que puedan desenvolverse con máxima autonomía en beneficio propio y de los que les rodean o se encuentran con ellos.

Destacados los grupos sociales más vulnerables a la dependencia automovilística, no debe cerrarse este apartado sin hacer referencia a otro grupo social que teóricamente podría utilizar el automóvil extensamente: las mujeres adultas. Según los datos de la Dirección General de Tráfico, más del 60 por ciento de las españolas mayores de 18 años no tienen carné de conducir, y si se cruza ese dato con el de la disponibilidad del vehículo se puede estimar que cerca de cuatro quintas partes de las mujeres adultas no tienen acceso independiente al vehículo privado.

Se puede aquí de nuevo argumentar que las tendencias apuntan a una disminución de ese diferencial con respecto a los varones y que, en un par de décadas, las proporciones de carné y disponibilidad de vehículo se habrán prácticamente equiparado para ambos géneros.

Admitiendo que esos hechos se produzcan al calor de la creciente dependencia generalizada de la sociedad hacia el automóvil, y soslayando las repercusiones ambientales y sociales globales que esa generalización significa, lo cierto es que las mujeres sufren un especial calvario en la cristalización de este modelo. El sacrificio hacia la motorización general es más intenso entre ellas.

Dado que no se ha producido un auténtico reparto ni del trabajo

La pérdida de independencia que están sufriendo los niños conforme avanza el dominio del automóvil y de la movilidad motorizada sobre las calles

doméstico ni del empleo asalariado, las mujeres hacen un uso peatonal más extenso del espacio público y tienen un fuerte peso en el transporte colectivo, estando por tanto especialmente afectadas por el predominio automovilístico. Por las mismas circunstancias, la disponibilidad del carné de conducir y del automóvil les dirigen a incrementar sus tareas como transportistas de larga distancia de los niños, enfermos, ancianos o discapacitados que estén a su cargo.

Es evidente que todas esas cadenas de dependencias y restricciones que sufren los distintos grupos sociales en relación al automóvil tienen hondas repercusiones en los servicios tradicionalmente vinculados al Estado del Bienestar: la sanidad, la educación, la asistencia en la vejez, etc.

En la medida en que el automóvil afecta a la salud de la población ya no sólo directamente a través de la accidentalidad, del ruido y de la contaminación atmosférica, sino indirectamente a través de sus consecuencias para el sedentarismo, la formación asocial y el aislamiento de la vida colectiva, el automóvil representa una pesada y creciente carga sobre los presupuestos cada vez más rígidos del Estado del Bienestar.

De esa manera, el automóvil, que tradicionalmente ha sido tomado como un indicador de bienestar y que cada vez se interpreta más como indicador de impacto ambiental, empieza también a recibir esta otra lectura de indicador de dependencia y dualización social. La reflexión sobre los "sin coche" forma entonces parte de un necesario repaso a los objetivos de esta sociedad autoinmolada en el altar de un artefacto.

Aislamiento y soledad van parejos al proceso de expropiación del espacio público por parte del automóvil