

## **Autoadictos**

Alfonso Sanz Alduán

La dependencia que padecemos respecto al automóvil se incrementa año a año y cada vez alcanza a una mayor parte de la población. Simultáneamente, las evidencias sobre los perjuicios sociales y ambientales que genera este vehículo se van acumulando cada día con mayor peso y contundencia. Como individuos y como colectividad nos hemos introducido, casi sin darnos cuenta, en un proceso adictivo, es decir, en un proceso que crea dependencia física y psíquica al impulsar el uso habitual de una sustancia o, como en este caso, un medio de transporte.

El automóvil en nuestra sociedad es un objeto al que, por extensión del concepto, podemos aplicar el adjetivo de adictivo. Ni individual ni colectivamente hemos sabido poner límites a su utilización racional y, en consecuencia, en una espiral creciente, cada nuevo automóvil en uso hace más difícil vivir sin él y más incómodo, insano y destructivo vivir con él.

A las cifras de 40.000 muertos y 1.600.000 heridos que causa al año en las carreteras de la Unión Europea, se añaden los 80.000 muertos atribuidos al emponzoñamiento del aire debido a sus gases de escape; al deterioro de la salud generado por el ruido de su circulación se suma la contribución del automóvil y del modelo de movilidad que le es propio a la sedentarización de los hábitos sociales, con la correspondiente carga de responsabilidad en afecciones vinculadas a la obesidad y a la falta de ejercicio físico; y a la pérdida de autonomía en la movilidad de grupos sociales como niños y ancianos se superpone la ruptura de la comunicación y sociabilidad vecinas de las calles de nuestras ciudades dominadas por el auto.

Frente a esas evidencias se sitúan las del crecimiento de la dependencia. Cada año más automóviles ocupan nuestro tiempo y nuestro espacio. Cada año los costes de su compra y mantenimiento y los de sus infraestructuras pesan más en nuestros bolsillos. Cada año van menos niños solos, andando, en bici o en bus al colegio o al polideportivo y más en los asientos del coche de sus padres. Cada año más urbanizaciones residenciales y polígonos industriales crecen al margen de otras alternativas de transporte. Cada año más y más jóvenes ven cercenadas sus posibilidades de desplazamiento a sus lugares de ocio si no cuentan con el coche.

Esta paradójica situación, en la que por un lado se detectan cada vez con mayor claridad las consecuencias negativas y, por otro, se mantiene la tendencia al alza del uso y abuso de automóviles, es el contexto en el que se convoca, el 22 de septiembre, un nuevo Día Sin Coches.

Promovida por la Comisión Europea y por las distintas administraciones nacionales, autonómicas y locales, la jornada debe servir al menos para poner sobre la mesa del debate ciudadano algunas contradicciones que impiden detener la espiral de la dependencia respecto al automóvil. Contradicciones que atañen tanto a las administraciones convocantes del Día Sin Coches como a los propios ciudadanos a los que se dirige la propuesta de reflexión y el ejercicio de pensar, aunque sólo sea por un día, alternativas a sus desplazamientos habituales en automóvil.

En efecto, los ciudadanos tenemos nuestra cuota de responsabilidad en el incremento de la dependencia. Abusamos del automóvil, olvidamos nuestras piernas para caminar o pedalear, despreciamos las rutas del transporte colectivo y pensamos el espacio y el tiempo en función de los recorridos del coche. Tendemos muchas veces incluso a pensar que tenemos más derecho que los demás a ocupar la calle y sobrepasar los límites de velocidad por ser más importantes, necesarios o justificados nuestros desplazamientos. Y puestos a reclamar soluciones al malestar urbano seguimos muchas veces sobrevalorando las demandas de los automovilistas (nuevas carreteras, nuevos aparcamientos) e infravalorando las necesidades de los vecinos (silencio, aire limpio, seguridad en el uso de las calles por parte de todos).

Es también evidente la responsabilidad de las administraciones y de las políticas de movilidad que acometen para que el automóvil sea dueño y señor de nuestras ciudades. Su discurso de un día no puede compensar el impulso contradictorio del resto del año; con la excusa de reducir los atascos se siguen promoviendo medidas de creación de nuevas infraestructuras que alimentan el uso del automóvil; se sigue admitiendo la generación de nuevos desarrollos urbanísticos (residenciales, industriales, de ocio) sin alternativas reales de transporte público o de oportunidades para el peatón o la bicicleta; se sigue aceptando la creación de nuevos centros comerciales dependientes del automóvil; se sigue gestionando la calle para que circule un número de vehículos incompatible con el resto de las funciones urbanas y a velocidades que ponen en peligro a los demás usuarios. Y puestos a escuchar soluciones, es muy frecuente que los responsables de la administración (técnicos y políticos) sobrevaloren las que provienen de los automovilistas e infravaloren las que proceden de grupos sociales con menor repercusión mediática (niños, mujeres, ancianos, personas con discapacidad, etc.).

En definitiva, en el propósito de que esta jornada no se convierta en un trámite otoñal más, propio del inicio de curso, la asunción de responsabilidades debe ser generalizada. La administración puede señalar algunos caminos a los ciudadanos para que comprueben que hay fórmulas de desplazamiento más convenientes para todos, pero comprometerse al mismo tiempo con un giro drástico en su enfoque de la planificación y la gestión de la ciudad. Por su parte, los ciudadanos debemos aprovechar la jornada para reflexionar sobre la idoneidad de nuestros propios hábitos y también para reclamar un cambio de rumbo en las políticas que, durante el resto del año, generan la espiral de dependencia respecto al automóvil en la que nos vemos atrapados.

**Alfonso Sanz Alduán** es geógrafo especializado en movilidad y colaborador de Bakeaz.

© Alfonso Sanz Alduán, 2003; © Bakeaz, 2003.  
Publicado en *El Correo*, 22 de septiembre de 2003.