# La adicción al automóvil existe… pero ¿vives en una ciudad que la sufre?



23/03/2015

**El automóvil se convirtió en uno de los productos estrella del siglo XX**. Se podría decir que, dentro de una sociedad industrializada y de consumo, moderna y próspera, es el artículo rey, uno de lo más deseados, y uno de los que simboliza mejor el progreso (junto con la lavadora y el televisor). Acuérdate si no de lo que suponía por ejemplo para nuestros padres y abuelos: tener un coche era todo un lujo y hasta símbolo de estatus, *de haber mejorado, de no seguir siendo pobres*.

De hecho llegó a ser una forma de entender la vida "de calidad": basta recordar aquello del *estilo de vida americano (American way of life)*: entre otras cosas, venía simblizado porque todo el mundo debería tener un coche, y cuanto más cochazo tanto mejor. Pero con los años se fue convirtiendo en algo más habitual y normal, y de hecho mucha gente lo utiliza a diario para ir al trabajo, casi perdiendo la percepción de ser un artículo de lujo y ser más bien una herramienta o necesidad.

## En el mundo hay más de 1.000 millones de automóviles

El hecho es que hay muchísimos automóviles en el mundo, por encima de los 1.000 millones, contando no solo los coches, y en España por ejemplo hay unos 22 millones de coches, y unos 31 millones de automóviles de todo tipo (sumando motos, camiones, autobuses...).

¿Nos hemos hecho adictos al automóvil? Puede ser, de hecho muchas veces más personas de las que se dan cuentan tienen coche, aunque estrictamente no les es necesario o lo usan muy poco, pero que aún así lo tienen, principalmente por dos motivos: ya sea por placer, porque les gustan los coches y conducir, ya sea por una cuestión social, *porque hay tenerlo*, o *porque todo el mundo tiene uno*.

En otros casos, la adicción al automóvil es mucho más patente, lo citábamos antes: en norteamérica, sobre todo EEUU pero también Canadá, **si no se tiene un coche en muchas zonas no se puede vivir**. Y es que el desear tener coche, y el que cada vez más gente tuviera coche, además de una cuestión geográfica, por ser un país muy grande con mucho terreno disponible, hizo que se desarrollara un modelo de crecimiento urbano extensivo y disperso.



## De la adicción llegamos a la dependencia

Es el modelo de **urbanizaciones en la periferia** que van creciendo y alejándose cada vez más del centro de la ciudad tradicional, del comercio y del trabajo, que se valen del hecho de que la gente tiene coches, y que por tanto se puede ir a vivir más lejos, y que a la vez, como un círculo que se retroalimenta sin fin, o *como una pescadilla que se muerde la cola*, hace que se dependa del coche casi para todo. De adicción, **pasamos a dependencia**.

Pensemos en esas urbanizaciones que realmente no tienen nada más que casas, muy bonitas, acogedoras, tranquilas, con mucho espacio y con jardín, pero que sin embargo **no suelen disponer de servicios ni equipamientos** en la proximidad, y que, salvo honrosas excepciones, no permiten moverse a pie teniendo todo lo necesario para el día a día a unos 15 minutos a pie.

Eso necesario es el supermercado, las tiendas, el colegio de los niños, la farmacia, el banco, el centro de salud... Son modelos urbanos donde *el coche se hace imprescindible hasta para ir a comprar el pan*. Y no decimos que sea mejor o peor, decimos que tiene sus ventajas y desventajas, que después cada cuál valorará de una forma u otra.

Como cada vez hay más coches, y la gente se ha ido a vivir más lejos, a las urbanizaciones, al final hay más desplazamientos en coche, y también atascos de tráfico, y las administraciones públicas tienen que destinar cada vez más recursos en mejorar, conservar, mantener y ampliar las **carreteras**, con más y más carriles que puedan dar cabida a cada vez más coches.



## Cuantos más coches, menos transporte público, y a la inversa

Como **los recursos económicos de las administraciones públicas son limitados**, esto suele tener como contrapartida que se reducen los recursos destinados a otras formas de transporte, como por ejemplo el transporte público. De hecho, el transporte público es tanto más rentable cuando más denso el modelo urbano, pues hay que recorrer menos distancias, y hay más usuarios que paguen por el servicio, resultando más fácil la sostenibilidad del servicio.

No es lo mismo mantener una línea de autobús que al final cogen 5 o 10 personas, que una línea de autobús que usan 500, para que nos entendamos. Y de nuevo aparece el círculo que se retroalimenta sin fin: como es costoso y poco rentable para la administración mantener el **transporte público**, este tiene menos frecuencia o es de menor calidad, y la gente tampoco lo encuentra del todo práctico y cómodo, y prefiere moverse en coche.

Suele suceder también que la ventaja del coche de ser más rápido, no siempre es así. Y esto resulta de la mayor distancia que hay que recorrer al final entre casa y el trabajo, o incluso para algo tan necesario como hacer la compra. En un modelo de **ciudad compacta**, y con buen transporte público, es más fácil vivir cerca del trabajo y que en transporte público no lleve mucho tiempo llegar al mismo.

Si para ese mismo trabajo en el centro, la gente se ha ido a vivir a una urbanización a las afueras, al tener que recorrer más distancia, y aunque vaya en coche, al final puede tardar lo mismo, o a veces incluso más tiempo. Pero claro, viviendo en una urbanización de las afueras, y por lo que comentábamos antes, la opción del transporte público puede ser incluso peor.

Esta dualidad tan opuesta se ve muy claramente en ciertas **ciudades**, sobre todo si son **muy grandes**. Sin irnos más lejos es el caso por ejemplo de Madrid, donde hay una ciudad densa y un transporte público bastante desarrollado y eficaz, aunque no sea perfecto, y a la vez tenemos ciudades dormitorio, nuevos desarrollos urbanos y urbanizaciones en la periferia y en los alrededores, donde en general no queda otro remedio más que utilizar el coche.



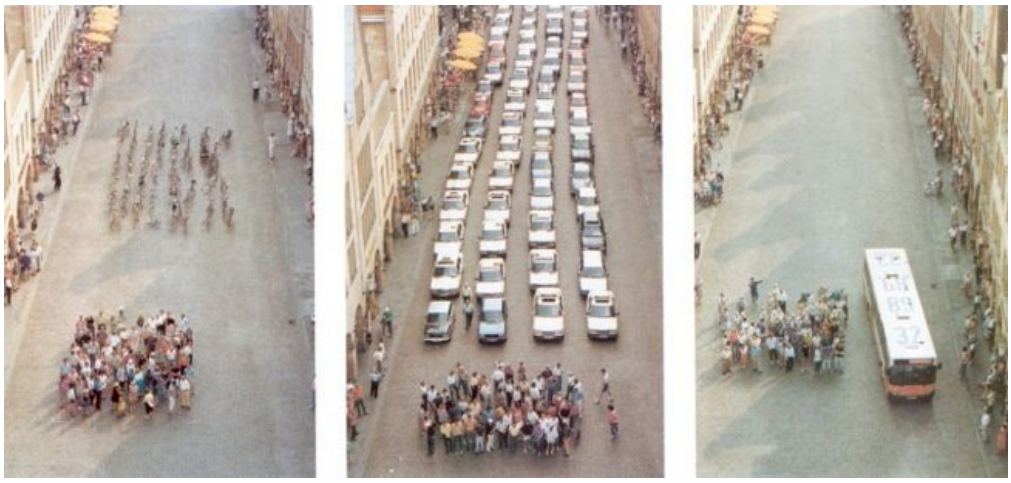
## Y de la dependencia llegamos al rechazo

Aquí aparece un fenómeno que está cobrando poco a poco más peso: **el de las personas que se dan cuenta de que no necesitan coche**, y que tampoco sienten deseos de tener uno. Suelen ser personas que viven en el centro de una gran ciudad, y que utilizan el transporte público para moverse o incluso otras formas más convencionales, como ir a pie o utilizar una bicicleta.

Y es que las ciudades están cada vez más desbordadas por los coches, pues sus calles no fueron pensadas para tantos automóviles que ha llegado a haber. Entre lo que cuesta tener un coche, pagar una plaza de aparcamiento o pelearse por buscar un sitio en la calle donde aparcar, y sufrir los atascos de tráfico diarios, tener coche es más un quebradero de cabeza que un placer.

Y total, si se vive en la ciudad densa y consolidada, y se tiene un supermercado, una cafetería, tiendas, quiosco, médico, colegio... todo lo que se pueda necesitar a mano, tampoco se necesita el coche tanto (por ejemplo para ir a comprar el pan o el periódico).

Algunas ciudades se han dado cuenta de que **más coches no necesariamente implica más calidad de vida**. Mayores distancia de desplazamiento por un modelo de crecimiento urbano pensando en el coche, más atascos de tráfico, más contaminación del aire e incluso más gasto económico mensual en desplazamientos.



## Ciudades sin coches: cuando el modelo no da más de sí

En Europa, por ejemplo, una tendencia es la **restricción de la circulación de automóviles**, con ciertas excepciones, **en los centros de las ciudades**, con casos como Londres, Roma o París. El motivo principal es que cada vez hay más atascos de tráfico y contaminación.

Son ejemplos todavía más destacados los casos de Copenhague o de Ámsterdam, donde casi no circulan automóviles privados por el centro desde hace años.

El modelo es más viable de lo que algunos podrían pensar: a cambio de usar menos el coche se recupera esa parte de la ciudad para los **peatones y ciclistas**. Se potencia el uso de la bici para medias distancias, por ejemplo con carriles bici útiles de verdad.

Y desde luego también resulta muy importante disponer de un **sistema intermodal de transporte público** bien planificado y eficaz, que sea competitivo en tiempos y costes con el coche.



Esto, además de calmar el tráfico y reducir atascos y contaminación, también **revitaliza la propia ciudad consolidada** pues hay más interés por vivir en el centro, si se trabaja ahí, para que la casa no esté muy lejos del trabajo, y además porque si hay restricciones para circular con el coche por el centro, se hace todavía menos apetecible vivir a las afueras en una urbanización, si luego no se va a poder ir al trabajo en coche.

No debemos tampoco despreciar que con mucho tránsito peatonal y **centros urbanos que** no son solo lugares de trabajo (solo oficinas), sino también **lugares donde vivir** (con viviendas), hay lugar para el comercio, para los equipamientos y para los servicios. Y en este caso aparece un nuevo círculo que se retroalimenta y revitaliza el centro de la ciudad (cuanta más gente viva allí, más servicios puede haber, y más interesante es vivir allí...)

Como casi con todo en esta vida, **el equilibrio entre un modelo y otro**, que no fuera ni depender del coche para todo, ni prohibir su uso en el centro de la ciudad, **sería lo ideal**, aunque no siempre es fácil.

¿Y tú? ¿Vives en una ciudad que sufre adicción, y dependencia, del automóvil? ¿Qué modelo de ciudad te gustaría más? ¿De tanto querer coches, nos hemos pasado y nos condenamos a su restricción?