

Vivir sin coches¹

ALFONSO SANZ ALDUÁN²
Madrid (España), 2000.

Tú se lo decías a Segundo Velasco, el deseo de un coche no es nada si además no se construye la dificultad de vivir sin él.

La conquista del aire, BELÉN GOPEGUI, 1998

No existe ya rincón del planeta ni ser humano que se escape de la presencia o de las consecuencias del automóvil; de los más de quinientos millones de coches que pueblan ya la Tierra³. Aunque los poseedores de coches siguen siendo una minoría de los 6.000 millones de humanos, los efectos ambientales, económicos, sociales y culturales de sus vehículos abarcan todo el planeta. Nadie queda al margen del calentamiento climático, ni de la contaminación de mares y suelos, ni de la voracidad de recursos exigidos por los coches. Muy pocas son las islas o las montañas libres de la presencia de automóviles.

Vivir *sin coches* debería ser escrito por tanto entre comillas, con el sobrentendido de que nadie puede sustraerse a la influencia más o menos directa del automóvil. Unas comillas que justifican la aplicación de la idea *sin coches* a un conjunto de iniciativas como los denominados días *sin coches*, semanas *sin coches*, ciudades *sin coches*, barrios *sin coches*, vecindarios *sin coches*. Estas iniciativas, como ahora se verá, buscan con mayor o menor fortuna reformar el rumbo del sistema de movilidad, más que trastocar sus cimientos como se deduciría de una interpretación literal de dicha idea.

¿Días sin coches, días de fiesta?

La celebración de los días sin coches, que han cobrado importancia ciudadana en los últimos dos años, y que se ha extendido por diversos lugares del mundo⁴, es sin embargo una experiencia con cierta tradición. Ya en la primera crisis energética, en 1974, diversos gobiernos nacionales, regionales y locales europeos desarrollaron la idea impulsados por la preocupación por el suministro de petróleo que conmocionó entonces a la opinión pública. Se trató en general de una mera prohibición del tráfico motorizado dominical. Todo tipo de vehículos sin motores de combustión hicieron las delicias de los reporteros gráficos, mientras que las poblaciones afectadas aprovechaban para recuperar el espacio perdido y aprender las ventajas colectivas de la desmotorización privada en unos auténticos días de fiesta. La experiencia duró tan poco como la crisis petrolífera.

Pasada la mitad de los años ochenta se volvió a proponer la celebración de jornadas sin coches, pero esta vez a partir de la iniciativa de las organizaciones ecologistas y de defensa de la bicicleta. El domingo 20 de septiembre de 1987 se celebró en toda Europa y con el patrocinio de la entonces Comunidad Europea una jornada sin coches. En Barcelona fueron los Amigos de la Bicicleta el grupo más activo, mientras que en Madrid las organizaciones ecologistas AEDENAT y COMADEN se juntaron con Pedalibre para promover un *Pleno sin coches* en las puertas del ayuntamiento; los concejales de los distintos grupos políticos fueron invitados a participar acudiendo al consistorio en medios de transporte alternativos y a suscribir una declaración de apoyo al objetivo de la jornada: sólo acudió un concejal de Izquierda Unida.

La última oleada de iniciativas surge en la recta final de los noventa y se dirige especialmente a las jornadas cruciales para el tráfico: los días laborables. Los promotores principales son las instituciones europeas y los gobiernos de varios países, aunque también existen aisladas pero valiosas aportaciones de movimientos sociales⁵. Se refleja así el cambio en el discurso dominante sobre la movilidad urbana; un cambio que se había venido produciendo desde el inicio de la década a través de diversos documentos oficiales, los cuales alertaban sobre los problemas ambientales del automóvil y sobre la necesidad de cambiar las políticas de tráfico en las ciudades.

²Es miembro de la asociación de viandantes A PIE.

¹Publicado en la revista *El Ecologista*, otoño de 2000.

³Los datos más recientes corresponden a 1998, con una producción mundial de 38 millones de automóviles y un parque estimado de 508 millones (WORLDWATCH INSTITUTE, 2000).

⁴El 23 de febrero de 2000 se celebró en Bogotá (Colombia) y con gran éxito, el *Día del no carro*.

⁵Hasta 1998, las acciones realizadas en España proceden de organizaciones sociales como las asociaciones de vecinos, en el caso de Badalona, o asociaciones de estudiantes como las del Campus de Puerto Real en la Universidad de Cádiz, ambas en 1996.

De ese modo, tras el éxito de la convocatoria de 1999 en Francia e Italia⁶, es la Comisión Europea la que apoya este año 2000 el día europeo *¡La ciudad, sin mi coche!*, el 22 de septiembre⁷. A su sombra también lo promueven distintos organismos de las administraciones de cada país como el Ministerio de Medio Ambiente y el Instituto para la Diversificación y el Ahorro Energético (IDAE) en España, que coordinan las actuaciones de los diferentes ayuntamientos adheridos. Cada ciudad que participa está obligada a limitar el tráfico en una zona determinada y a proporcionar ventajas para los medios de transporte alternativos (peatones, ciclistas y transporte colectivo).

Como la propia convocatoria del día sin coches de 1999 en Cataluña indicaba certeramente, el objetivo principal de este tipo de celebraciones es la *auto-reflexión*, es decir, la reflexión individual y colectiva sobre el uso del automóvil en la ciudad. Se trata por tanto de una propuesta pedagógica en el campo de la educación cívica y ambiental cuyo propósito no puede ser otro que modificar la cultura del automóvil imperante. Es por ese carácter esencialmente cultural y didáctico por lo que las iniciativas actuales de las jornadas sin coche suscitan a la vez esperanzas y recelos.

Esperanzas, porque sin la modificación de las ideas dominantes en materia de movilidad no es posible ni siquiera la racionalización del abuso del vehículo privado. Pero también recelos, porque no es de recibo hacer llamamientos a la conciencia de la gente sin simultanearlos con actuaciones que realmente restrinjan el tráfico de automóviles y estimulen los medios alternativos los restantes 364 días del año⁸. La credibilidad de las jornadas sin coche y del discurso institucional que las soporta depende de que sean visibles los pasos de las distintas administraciones en esa dirección que la Comisión Europea señala como imprescindible: las políticas combinadas de *push*, estímulo de peatones, ciclistas y transporte colectivo, y *pull*, disuasión y restricción del vehículo automóvil privado (COMISIÓN EUROPEA, 1995).

El club no tan selecto de las ciudades *sin coches*

A principios de la década de los noventa el entonces comisario europeo de medio ambiente, Carlo Ripa di Meana, impulsó varias iniciativas para contribuir a la reflexión sobre las contradicciones entre ciudad y automóvil. El resultado fue, por un lado, el informe «Proposition de recherche pour une ville sans voiture» («Propuesta de investigación para una ciudad sin coches») coordinado por Fabio M. Ciufini y, por otro, la celebración en 1994 de una conferencia en Amsterdam con el significativo título de «*Car Free Cities?*» («¿Ciudades libres de coches?»)

El informe de Ciufini tuvo la virtud de mostrar con cifras la intuición de que una ciudad sin coches puede ser más eficiente económica y socialmente que otra basada en el automóvil. Comparando dos modelos teóricos urbanos semejantes con y sin coches, esta última opción resultaba entre 3 y 5 veces menos costosa en términos económicos que la primera. Para comprender ese diferencial tan grande hay que tener en cuenta que basta integrar en el cálculo económico la inversión privada en la compra y el mantenimiento de los automóviles para que las cifras se disparen; o que las necesidades de viario y aparcamiento son en el modelo sin coches mucho más modestas.

Por su parte, la conferencia de Amsterdam supuso el lanzamiento de una red de ciudades que, con el nombre de *Car Free Cities Club*, tienen en común el objetivo de promover la movilidad urbana sostenible o, en términos más claros, reducir el uso del vehículo privado y promover los modos de transporte más amistosos con el medio ambiente. En la actualidad están asociadas al club 65 ciudades europeas.

La simple enumeración de la media docena de ciudades españolas asociadas (Barcelona, Sabadell, Cáceres, Oviedo, Córdoba, Bilbao) es una muestra de que bajo esa pertenencia se desarrollan políticas urbanas de muy distinto pelaje y con trayectorias de muy diferente solidez y permanencia. Y es que la asociación al club no compromete a medidas de tráfico o urbanísticas y, por tanto, su mayor ventaja es la de servir como un lugar singular de encuentro, reflexión e intercambio de información para técnicos y políticos, en donde las propuestas de cambio en el predominio del automóvil no son tachadas de utopías o radicalismos ecologistas, sino de serias iniciativas auspiciadas por las instituciones europeas.⁹

Otro tipo de asociacionismo diferente que apela al lema *sin coches* es el de los núcleos turísticos, especialmente balnerarios suizos y alemanes, que se han agrupado para ofrecer el descanso y el entretenimiento sin la presencia de automóviles o, al menos, sin los propulsados por motores de combustión. En algunos de ellos como en Zermatt (Suiza) se ofrece como alternativa una serie de vehículos eléctricos de baja velocidad. Obviamente estas asociaciones sí que son selectas, pero la cuestión es cómo extender su calidad a otros pueblos y ciudades pequeñas y, también, asegurarse de que los perjuicios ambientales no

⁶En España la convocatoria de 1999 tuvo relativo éxito en Cataluña, pero fue un fiasco en Madrid en donde el ayuntamiento no tomó medidas para que el tráfico cambiara realmente.

⁷<http://www.22september.org>

⁸Las dudas sobre las intenciones de las instituciones se han traducido en la convocatoria de un día mundial sin coches por parte de organizaciones como Car Busters para el día 21 de septiembre la víspera de la jornada oficial.

⁹Más detalles sobre este club pueden encontrarse en la página web <http://www.eurocities.org>.

se trasladan a los alrededores o a lugares remotos tal y como ocurre, por ejemplo, cuando se pretende simplemente cambiar un automóvil de gasolina por otro eléctrico.

Los clubes de coches compartidos: ¿alternativa al vehículo privado?

Este tipo de clubes, que nacieron en Suiza en los primeros años noventa y que luego se han extendido también en Estados Unidos, son en realidad una reformulación del alquiler de coches tradicional.

Los miembros de estos clubes tienen la posibilidad de alquilar varios tipos de automóvil a cualquier hora del día y por el tiempo que deseen. Cuando ingresan en el club pagan un depósito y reciben una llave personalizada y un folleto en el que se les indica los lugares de la ciudad en donde están aparcados los automóviles del club. Para utilizarlos tienen que hacer una reserva telefónica con o sin antelación al viaje. Una vez en el aparcamiento establecido, el usuario abre con su llave personal un cajetín del club y coge del mismo la llave del coche reservado, debiendo devolverlo todo de la misma manera a su vuelta.

Las ventajas para el usuario frente al propietario convencional de un automóvil son la despreocupación respecto a ciertas tareas engorrosas de mantenimiento, seguros y limpieza; y, sobre todo, un coste inferior al del automóvil en propiedad. Indudablemente un automovilista convencional tiene que modificar sus comportamientos para adaptarse a un sistema como el descrito, pues por ejemplo le obliga a reflexionar sobre la utilidad del automóvil para cada viaje y a comparar con otros medios alternativos; al mismo tiempo le enfrenta con los costes reales de su desplazamiento y, en ese sentido, las ventajas de realizarlo con otro medio de transporte más barato. Hay que considerar que los costes fijos del automóvil propio quedan oscurecidos tras la compra del vehículo, pues se suelen tener en cuenta exclusivamente los costes variables y, en particular, el gasto en combustible para un recorrido determinado.

La propaganda de estos clubes se apoya también en sus beneficios ambientales, los cuales se derivan de la hipótesis de que cada coche del club reemplaza a 5 ó 6 automóviles privados con sus correspondientes requerimientos de espacio, en particular de aparcamiento. Igualmente, el mecanismo de los clubes de restar inmediatez al viaje e impulsar que el usuario contraste adecuadamente los costes y las posibilidades alternativas de desplazamiento, parece que se traduce en un menor empleo del automóvil. Según un estudio realizado en Suiza, los antiguos propietarios de coches que se pasan a un club reducen significativamente los kilómetros que recorren en automóvil al año, y con ello el consumo de energía y la emisión de contaminantes.

Sin embargo, la experiencia presenta algunas sombras en relación a su capacidad global de cambiar las grandes cifras de utilización del automóvil. En primer lugar, es posible que la disminución de los viajes en coche por parte de usuarios que antes tenían uno en propiedad, se compense con el incremento de viajes de personas que previamente no tenían automóvil. En segundo lugar, hace falta conocer cuáles son los límites de este sistema en relación a los desplazamientos recurrentes, es decir los que se efectúan todos los días, pues son los que parecen más resistentes al cambio de comportamiento.

Quizás el mayor potencial de esta opción es la de vincularse con otras fórmulas como los *vecindarios sin coches* o los *Planes Verdes de Transporte* de empresas e instituciones. En este último caso de lo que se trata es de reducir el acceso en vehículo privado a los centros de trabajo, siendo los clubes de coche compartido una opción si se admite como socio a la propia empresa. Esto es lo que ocurre por ejemplo en el club de la ciudad estadounidense de Portland (Oregón), donde existe la posibilidad de que sean las compañías las que se asocien, de manera que evitan contar con una flota privada y disminuyen sus costes generales.

Prueba de que estos clubes han encontrado un nicho en el mercado es que las grandes compañías de alquiler de coches se han empezado a interesar por ello como negocio o contranegocio; de hecho la red europea de clubes (*European Car Sharing*) permite el uso de automóviles en más de 300 ciudades europeas de una decena de países.

Los vecindarios sin coches: una pequeña pero interesante iniciativa

Comprendiendo que la batalla por la racionalización del transporte en la ciudad es honda, extensa y compleja, se está abriendo paso un nuevo frente que busca liberar espacios y grupos sociales determinados de la dependencia automovilística: los vecindarios «libres de coches» (*car free residential areas, Autofrei Stadquartiere*). Se pretende en ellos que el empleo del automóvil para la mayor parte de los desplazamientos deje de ser la regla, tal y como ocurre en el resto de las nuevas o viejas urbanizaciones, para convertirse en la excepción.

Los vecindarios *sin coches* surgen al hilo de una doble reflexión: por un lado se constata que a pesar de la generalización del automóvil sigue existiendo una parte considerable de la población que o no puede o no quiere utilizar este medio de transporte; por otro, las medidas que pretenden reducir la dependencia respecto al automóvil, restringiendo su uso o promoviendo otras alternativas, son menos efectivas de

lo esperado, sobre todo en sociedades en las que la motorización o número de automóviles por cada 1.000 habitantes es muy alta. La propiedad del automóvil induce su uso, es decir, el incremento de la motorización o del número de automóviles se traduce en un aumento de los kilómetros recorridos por este medio de transporte.

La ineficacia relativa de las medidas favorables al transporte colectivo, a la bicicleta y al peatón tiene como causa un conjunto amplio de factores entre los que destaca la lógica económica y social de la propiedad del vehículo: una vez que el individuo ha realizado la inversión en la compra del automóvil (los costes fijos), sus costes de utilización (costes variables) son relativamente pequeños, inferiores por ejemplo a los del transporte colectivo. De ese modo, el automóvil tiende a ser usado en ámbitos en los que no es eficaz ambiental, social o incluso económicamente para el conjunto de la población. Además, en la medida en que el automóvil es un bien de prestigio social, su empleo también excede las necesidades de desplazamiento para adentrarse en el campo de las necesidades impuestas culturalmente. Los vecindarios *sin coches* serían en este sentido una apuesta por reducir la necesidad económica y social de poseer y, en consecuencia, utilizar este medio de locomoción.

Plantear la posibilidad de vivir *sin coches*, o con menos coches y muy moderada utilización de los mismos, tiene además la virtud de poner sobre la mesa de discusión dos tabúes referidos a aspectos político-culturales del automóvil. Por un lado siembra la duda sobre el carácter democrático de las políticas de promoción de dicho vehículo, pues no toda la población puede o quiere depender del coche para realizar los desplazamientos de su vida cotidiana.

Y, por otro, clarifica la idoneidad de medidas que demagógicamente se descalifican por antidemocráticas: la restricción no sólo del uso, sino también de la propiedad del automóvil. Es frecuente escuchar argumentaciones que invocan un pretendido *derecho* a circular en automóvil por donde a cada uno y cuando a cada uno le plazca, como si el derecho al automóvil fuera un derecho natural por encima de cualquier otro derecho o consideración. Una argumentación, por cierto, semejante a la que desarrollan en los Estados Unidos quienes defienden el derecho a poseer y portar armas, pero que pierde sentido cuando se comprueba que dichos *derechos* se desarrollan a expensas de otros de mayor importancia como el propio derecho a la vida y al bienestar de las personas que viven o pasan por donde los automóviles circulan.

Los vecindarios *sin coches* vendrían a facilitar la movilidad y la calidad de vida de esa parte muy considerable de la población que de hecho *vive* sin acceso autónomo al automóvil privado (véase los datos en «Sin coches en España» que se publicará en el próximo número de esta revista).

Los vecindarios *sin coches* son por tanto un grano de arena más dentro del conjunto de experiencias destinadas a domar al automóvil en las ciudades. Un grano de arena que pudiera considerarse como marginal desde el punto de vista de las grandes cifras de la movilidad urbana, pero que conlleva un valor pedagógico nada desdeñable: ilustra y ejemplariza las posibilidades de vivir *sin coches* o al menos de tener y usar menos coches como decisión individual y colectiva. Muestra la necesidad radical de permitir que quienes no pueden o no quieren utilizar automóviles, tengan sin embargo la posibilidad de acceder a todos los lugares y actividades. Desvela en definitiva la falsedad y el carácter antidemocrático de la opción «todo en automóvil/todos tienen automóvil/todos somos automovilistas». Y el drama de convertir al automóvil en una necesidad.

Los vecindarios *sin coche*: algunas experiencias en marcha

Los vecindarios *sin coches*, en proyecto o en funcionamiento, suelen compensar el ahorro en espacio e inversión derivado de la reducción de plazas de aparcamiento mediante beneficios diversos como mayor superficie de espacios libres, mejores calidades de la edificación o simplemente menores costes para su compra o alquiler. Hay que tener en cuenta que cada plaza de aparcamiento requiere una superficie de cerca de 25 m² y la inversión para su construcción y mantenimiento.

Los criterios más empleados para el diseño de estos vecindarios son:

- la localización se sitúa en el radio de acción de la marcha a pie de una terminal del transporte colectivo (del ferrocarril en particular);
- incluye los servicios y equipamientos de proximidad, es decir, los que se utilizan diariamente;
- está conectado con una red de itinerarios para bicicletas;
- está protegido de las perturbaciones del tráfico (ruido, contaminación);
- incluye espacio libre para el juego seguro de los niños sin vigilancia de los adultos y también para el encuentro espontáneo de éstos;

- reserva un número limitado de plazas de aparcamiento para vehículos compartidos y para visitantes;
- la organización interna del espacio común es peatonal, aunque es posible el acceso de vehículos de emergencia y carga y descarga.

Westerpark (Amsterdam). Proyecto de 600 viviendas impulsado desde la administración local cuya construcción se inició, tras un desarrollo de tres años, en 1996 y que se completó en 1998. Está localizado a 3 km del centro de la ciudad, junto a la terminal de una línea de tranvía. Ocupa una superficie de 6 hectáreas anteriormente dedicadas a infraestructuras de abastecimiento de agua, lo que significa una densidad relativamente alta (100 viviendas/hectárea) respecto a la media holandesa. Conserva para usos comunitarios y de tipo cultural algunos de los edificios preexistentes y ofrece la mitad de los pisos en alquiler con subsidio público. Tiene una zona de aparcamiento para 110 automóviles, un 20 % de las familias.

Barmbek (Hamburgo). Proyecto de 220 viviendas, en bloques de 3 a 5 plantas situados a lo largo de un canal a 5 km del centro de la ciudad y a una distancia peatonal de dos estaciones de metro y un gran centro comercial. Fue impulsado a partir de 1992 por un grupo de ciudadanos que fundaron una asociación para gestionar el proceso de planificación y construcción del vecindario. La asociación vela también por el mantenimiento del carácter *sin coches* del proyecto, garantizando así las concesiones que la administración ha hecho para rebajar los requisitos de aparcamiento (están previstas 15 plazas por cada 100 viviendas en lugar de las 80 reglamentarias). La construcción se inició en 1998 y se espera que finalice este año 2000.

Se han desarrollado también proyectos en otras ciudades alemanas como Bremen, Berlín, Colonia, Friburgo, Halle y Munich y de otras ciudades europeas como Viena y Edimburgo. Es también interesante señalar la existencia de un pequeño proyecto desarrollado desde el sector inmobiliario privado en la ciudad de Hamburgo que consiste en un bloque de 44 pisos de alquiler finalizado en 1996. En este bloque las plazas de aparcamiento individuales han sido sustituidas por una pequeña flota de automóviles (suministrada por Volkswagen que actúa como patrocinador) y bicicletas que son mantenidos a través de un sistema de coches compartidos.

Direcciones electrónicas de interés

Direcciones institucionales

- Asociación *Car Free Cities*, auspiciada por la Comisión Europea:
<http://www.edc.eu.int/cfc/members.html>
- ELTIS. Servicio de información europeo sobre iniciativas locales de transporte:
<http://www.eltis.org>
- Organización de clubes de coches compartidos:
<http://www.carsharing.org>

Direcciones de organizaciones no gubernamentales

- Transport and Environment. Engloba a las principales organizaciones europeas que trabajan en la relación entre transporte y medio ambiente:
<http://www.t-e.nu/>
e-mail: t+e@arcadis.be
- ECF (Federación Europea de Ciclistas). Agrupa a las organizaciones europeas de defensa de la bicicleta:
<http://www.ecf.com/>

Direcciones de revistas

- Auto-Free Times. Publicada en Estados Unidos. http://www.culturechange.org/auto_free_times.html
e-mail: alliance@tidepool.com
- Car Busters. Publicada en Europa. <http://www.carbusters.org/magazine/>

Bibliografía

CIUFFINI, F.M. (COORD.)

1991 *Proposition de Recherche pour une Ville sans Voiture*
Roma

COMISIÓN EUROPEA

1995 *La red de los ciudadanos*
Libro Verde de la Comisión Europea, COM (95) 601 final

WORLDWATCH INSTITUTE

2000 *Signos vitales, 2000*
Gaia—Bakeaz, Madrid

Los *sin coches* en España¹⁰

Con una motorización que alcanzó en 1999 los 424 automóviles por cada 1.000 habitantes en el conjunto del país, las ciudades españolas ofrecen ya de un modo generalizado una imagen tan hipermotorizada como las del resto de la Unión Europea, e incluso superior a la de algunos países que como Holanda, Dinamarca, Finlandia o el Reino Unido suelen ponerse como ejemplos hacia donde encaminar nuestros pasos en aspectos sociales y de bienestar.

CUADRO 1: Evolución de la motorización en algunos países europeos. Número de automóviles por 1.000 habitantes.

Fuente: DIRECCIÓN GENERAL DE ENERGÍA Y TRANSPORTE DE LA COMISIÓN EUROPEA (2001)

Año	Alemania	Dinamarca	España	Francia	Holanda	Italia	Suecia	R. Unido	UE
1990	447	309	309	415	368	483	421	360	393
1999	515	341	424	465	398	544	440	414	460
Incremento	71	32	115	50	30	61	19	54	67

La tabla adjunta muestra, además, que el incremento del número de coches en España ha sido espectacular en la última década. Sin embargo, al igual que ocurre en el resto del subcontinente, los hogares sin automóvil alcanzan cifras que pueden sorprender a quienes no manejan estadísticas de transporte con frecuencia: más del 25 % de los hogares españoles no disponen de automóvil¹¹.

El ejemplo de la evolución de la motorización de los hogares de Madrid muestra cómo, en un periodo de veinticinco años, se han invertido las proporciones entre hogares con y sin automóviles, aunque los *sin coche* siguen siendo una proporción muy considerable del total.

Estas cifras son también semejantes a las que registran los demás países europeos. Por ejemplo, en el Reino Unido, el Libro Blanco que ha revolucionado el discurso y la política del transporte señala: «Cerca de una tercera parte de los hogares británicos no tienen coche—alrededor de 13 millones de personas. El número de personas que depende del transporte colectivo, de la marcha a pie o del ciclismo es incluso superior, puesto que en aquellos hogares que disponen de automóvil no todos sus miembros tienen un acceso regular al mismo. [...] En algunas zonas del país, un transporte público pobre y la falta de automóvil se combinan para producir exclusión social» GOBIERNO BRITÁNICO (1997).

Obviamente, el reparto de la motorización varía sustancialmente con la zona de análisis y el tamaño de la ciudad, siendo los centros urbanos, dotados con mayor accesibilidad y mejores sistemas de transporte colectivo, los que presentan una motorización más baja, mientras que las periferias suburbanas muestran un número de automóviles por hogar muy elevado.

¹⁰Versión actualizada del artículo publicado en la revista *El Ecologista*, en primavera de 2001, que complementa a este «Vivir sin coches».

¹¹Las encuestas de movilidad origen—destino realizadas en los años noventa en diversas ciudades españolas dan porcentajes de hogares sin automóvil que varían entre el 23,4 % de la comarca de Pamplona (1998) y el 36 % de Málaga (1993); con cifras intermedias del 26,6 % en Zaragoza (1995), 27 % en Sevilla (1995) y 35,2 % en Córdoba (1996). En el País Vasco las encuestas realizadas en 1999 contabilizan un 29 % de familias sin coche en Vizcaya y un 26 % en Guipúzcoa. Por último, según el *Panel de Hogares de la Unión Europea*, presentado en España por el Instituto Nacional de Estadística en mayo de 1999, el 31 % de los hogares no cuentan con automóvil, frente a una media europea del 27 % (El País, 11 de mayo de 1999).

CUADRO 2: Evolución de la motorización de los hogares en Madrid

Fuentes: COPLACO (1982) y PLAN REGIONAL DE ESTRATEGIA TERRITORIAL (1999) a partir de datos de la *Encuesta domiciliaria de Madrid*.

Coches por hogar	Hogares	
	1974	1996
0	62,0 %	30,30 %
1	34,5 %	50,45 %
2 o más	3,5 %	19,15 %
Viajes en automóvil	14,8 %	29 %

Algo similar ocurre en otros países como Alemania en donde la variable explicativa principal es el tamaño de la población. En la medida en que hay problemas de congestión y de aparcamiento y alternativas de transporte colectivo, la demanda del vehículo privado se reduce tal y como se puede observar en el cuadro 1.

CUADRO 3: Motorización en los hogares alemanes en función del tamaño urbano (1993)

Fuente: OFICINA FEDERAL DE ESTADÍSTICA (1993)

Tamaño poblacional	Hogares sin coche	Hogares con coche
<5.000 habitantes	17 %	83 %
5.000-20.000	22 %	78 %
20.000-100.000	26 %	74 %
100.000-500.000	34 %	66 %
>500.000 habitantes	41 %	59 %

Frente a estas cifras europeas, en Estados Unidos sólo un porcentaje del 9 % de los hogares no dispone de automóvil, fiel reflejo de la extremada dependencia que tiene la sociedad estadounidense respecto a este vehículo y, también, del potencial de *automovilización* que todavía cabe alcanzar en los distintos países europeos si las políticas de tráfico y transporte y la propia sociedad se orientan hacia dicho modelo.

Téngase en cuenta además que existen otra serie de factores que todavía van a impulsar el incremento de la motorización española a imagen y semejanza de lo ocurrido hace décadas en Estados Unidos: la incorporación de la mujer a la conducción y propiedad del automóvil, la disminución del tamaño familiar, la motorización más temprana de los jóvenes, el acceso al automóvil de capas sociales de renta más baja, etc. . .

Todo ello sin contar con que los procesos urbanísticos y territoriales, unidos al modelo de transportes imperante, se dirigen a incrementar la dependencia respecto al automóvil y el debilitamiento de las opciones de otros medios alternativos. Ni el transporte colectivo, ni el peatón, ni la bicicleta son capaces de cubrir las demandas de movilidad derivadas de los nuevos modelos urbanos y los nuevos comportamientos sociales.

CUADRO 4: Motorización de los hogares en Estados Unidos (1992).

Fuente: JANE HOLTZ KAY (1997) a partir de datos de *Nationwide Personal Transportation Study* (Federal Highway Administration).

Número de coches	Hogares
0	9 %
1	36 %
2	35 %
3 o más	20 %

Pero la motorización de los hogares no es la única cifra de referencia para comprender la dimensión de *los sin coche*. No todos los miembros de los hogares tienen acceso autónomo al automóvil por edad, condición física o psíquica o, simplemente, por carecer del permiso de conducir adecuado. De hecho,

la mayoría de la población española no dispone de permiso de conducción de automóviles: frente a una población de casi 40 millones de personas, sólo 16,5 millones disponían en 1998 del permiso correspondiente a este tipo de vehículos, es decir, el 41,25 % ¹².

Si se contabiliza exclusivamente a la población adulta, la posesión de permiso de conducción de automóviles alcanza a poco más de la mitad de la población, pero con fuertes diferencias entre varones y mujeres, pues sólo el 42% de las mujeres con edad superior a los 18 años cuenta con dicho carné.

Esta lectura matizada de la motorización española no debe sin embargo despistar sobre las tendencias en curso, que como se ha señalado más arriba, no son otras que el incremento en el número de hogares con automóvil, en el número de hogares con más de un automóvil, y en el número de personas y, en particular, de mujeres con carné de conducir.

En relación a este último aspecto, por ejemplo, la mayoría masculina en la conducción de automóviles está siendo recortada poco a poco, pues desde 1997 son más las mujeres que los varones quienes obtienen cada año los nuevos permisos de conducir ¹³. Por consiguiente, los argumentos para oponerse a las políticas en favor del automóvil no pueden ser ahora iguales a los que se aplicaban hace veinticinco años, cuando los propietarios—conductores de este vehículo eran una minoría desde todos los puntos de vista.

Quizás, más que intentar rebatir la veracidad del lema, machaconamente empleado en los últimos treinta años, de que «todo el mundo tiene automóvil», mostrando que siempre habrá una población incapaz de alcanzar la autonomía con el coche, lo importante a partir de ahora es mostrar cómo, frente a las libertades que promete el automóvil, el monocultivo de este vehículo está convirtiendo a todos los ciudadanos en siervos dependientes.

Bibliografía

BRITISH GOVERNMENT

1997 *A New Deal for Transport. Better for Everyone. The Government's White Paper on the Future of Transport*

COMUNIDAD DE MADRID

1999 *Plan Regional de Estrategia territorial*

COPLACO

1982 *Movilidad metropolitana*

DIRECCIÓN GENERAL DE ENERGÍA Y TRANSPORTE DE LA COMISIÓN EUROPEA

2001 *EU Transport in Figures. Statistical Pocketbook*

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas. Luxemburgo

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. MINISTERIO DEL INTERIOR

1998 *Anuario Estadístico General*

HOLTZ KAY, JANE

1997 *Asphalt Nation*

Crown Publishers, Inc. Nueva York

OFICINA FEDERAL DE ESTADÍSTICA

1993 *Encuesta de Ingresos y consumos de 1993*

¹²Según el censo de conductores de la Dirección General de Tráfico, en 1998 había casi 10 millones de varones con carné de conducir automóviles (tipo B) y cerca de 6,5 millones de mujeres con el mismo carné DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO (1998).

¹³En 1998 frente a 279.223 nuevos conductores varones se registraron 290.562 nuevas conductoras. DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO (1998).