



El “vínculo” con los medios de transporte: instrumental, simbólico y afectivo

VERÓNICA SEVILLANO¹, MERCEDES LÓPEZ-SÁEZ² Y SONIA
MAYORDOMO¹

¹Universidad del País Vasco; ²Universidad Nacional de Educación a Distancia



Resumen

La investigación en torno a los factores determinantes de la elección de un medio de transporte u otro ha puesto de relieve la importancia de la función instrumental de los mismos. El análisis cualitativo proveniente de 6 grupos de discusión (7-8 personas) llevados a cabo en Madrid, Bilbao y San Sebastián pone de manifiesto que tanto la función simbólica que cumplen los medios de transporte como el afecto asociado a su uso resultan relevantes, junto con la función instrumental, a la hora de elegir un medio de transporte concreto. De hecho, las referencias emocionales presentan una alta frecuencia de mención en relación con el transporte público. La evaluación de las diferencias entre el transporte público y privado, en relación con las funciones instrumental y simbólica, y el afecto asociado, sugiere que el transporte público es considerado pobre en cuanto a su función instrumental y de forma negativa en cuanto a su función simbólica, mientras que el transporte privado es valorado muy positivamente en cuanto a su función instrumental y simbólica. Finalmente, el aspecto afectivo es evaluado de forma más ambivalente en relación al transporte privado mientras que para el transporte público es fundamentalmente negativo.

Palabras clave: Afecto, función instrumental, función simbólica, medios de transporte.

The “link” with transport modes: Instrumental, symbolic, and affective

Abstract

Research concerning the deciding factors in choosing one transport mode over another has emphasised the important instrumental function of such factors. Qualitative analysis from 6 focus groups (7-8 participants) conducted in Madrid, Bilbao, and San Sebastian showed that the symbolic function and affect associated with modes of transport are—together with the instrumental function—relevant for choosing a specific transport mode. In fact, references to feelings and emotions regarding public transport obtained high frequencies. Assessment of differences between public and private transport, in relation with instrumental and symbolic functions, and associated affect, suggests that public transport is considered poor in terms of its instrumental function, and negatively with respect to its symbolic function. On the other hand, both the instrumental and symbolic functions of private transport are valued very positively. Finally, affective reactions to private transport are more ambivalent than to public transport, which are essentially negative.

Keywords: Affect, instrumental function, symbolic function, modes of transport.

Agradecimientos: Esta investigación ha sido subvencionada por el CEDEX (Centro de Estudios y Experimentación en Obras Públicas) del Ministerio de Fomento. PT-2007-011-061 APP.

Correspondencia con las autoras: Mercedes López-Sáez. Departamento de Psicología Social, Buzón 17. Facultad de Psicología, UNED. C/ Juan del Rosal, 10. 28040 Madrid. E-mail: mlopez@psi.uned.es.

Original recibido: 27/05/2009. *Aceptado:* 26/09/2010.



Viajar en automóvil es considerado el hábito cotidiano que más contribuye a incrementar el calentamiento global, por encima de otros hábitos también contaminantes, como viajar en avión o el consumo de calefacción en el hogar (Departamento de Estudios Sociales de la Fundación BBVA, 2008)¹. Sin embargo, a pesar de la conciencia que los ciudadanos puedan tener sobre el impacto negativo del uso del automóvil, el número de conductores en las ciudades no sólo no disminuye sino que aumenta día a día. Así lo corroboran los datos de 2004 que indican que en la ciudad de Madrid, el 50.7% de los viajeros se desplazaba en automóvil frente al 40.4% que se desplazaba a través de ese medio en 1996, lo que supone un incremento nada despreciable del vehículo privado en tan sólo ocho años (Consortio Regional de Transportes, 2006).

La investigación psicosocial desarrollada en el área del uso del transporte público y privado se ha centrado en aspectos tales como: la simbología asociada a un medio de transporte u otro (Gatersleben, 2007); las dimensiones utilizadas por la población para evaluar los medios de transporte (Ferraces, Andrade y Arce, 2000a); la modificación de la conducta de conducir en favor del transporte público (Bamberg, Rölle y Weber, 2003); el estrés asociado a la conducción (Stokols y Novaco, 1981); la caracterización sociodemográfica de los usuarios de un medio u otro de transporte (Ferraces, Andrade y Arce, 2000b), y el estudio de las decisiones sobre el modo de viajar (Verplanken, Aarts y Ad Van Knippenberg, 1997). En concreto, los trabajos que han tratado de profundizar en las funciones que los medios de transporte cumplen para los usuarios de los mismos han partido de estudios prospectivos sobre las características que definen a uno u otro medio de transporte (Steg, 2005), para posteriormente tratar de encontrar unas dimensiones subyacentes a dichas características. En un principio, los trabajos se han centrado en las características instrumentales de los medios de transporte (para una revisión véase Jakobsson, 2007). Posteriormente, se han ido incluyendo las características simbólicas, sociales y las consecuencias emocionales (Gardner y Abraham, 2007; Jensen, 1999; Steg, 2005; Steg, Vlek y Slotegraaf, 2001).

Estas investigaciones se han centrado, en mayor o menor medida, en la distinción básica que supone la consideración de la función instrumental, por un lado, y de la función simbólica, por otro, que cumplen los objetos físicos. Así, la función instrumental de los objetos se relaciona con la capacidad de modificar y controlar el entorno inmediato (Prentice, 1987). Mientras que la función simbólica permite la expresión de características personales, especialmente el grado de poder y el estatus personal (Prentice, 1987). Csikszentmihalyi y Rochberg-Halton (1981) argumentan que son las funciones instrumental y simbólica las que proveen de valor psicológico a los objetos físicos.

Entre las características instrumentales asociadas a los medios de transporte se encuentran: el coste económico, la disponibilidad, la flexibilidad de uso, la capacidad para acceder a lugares, la fiabilidad en cuanto a horarios, la seguridad, la capacidad de carga, el confort y la rapidez (Steg *et al.*, 2001). En todos estos aspectos, el automóvil, frente a otros medios de transportes, es evaluado de forma más positiva (Gatersleben, 2007; Lois, 2008).

Los trabajos que se han centrado en las características simbólicas se han ocupado de la expresión de la identidad social y personal, así como del estatus vinculado a cada medio de transporte (Steg *et al.*, 2001). En esta línea, los aspectos simbólicos del automóvil se estudian en la medida en que éste se considera como una posesión personal. Así, el vehículo privado se considera como medio de expresión simbólica del estatus de la persona y de la autonomía de la misma (Csikszentmihalyi y Rochberg-Halton, 1981; Marsh y Collett, 1986).

Desde esta perspectiva, también se ha enfatizado el apego psicológico hacia el coche o el grado en el que el coche llega ser parte de la identidad de alguien. En este sentido, Belk (1988) ha mostrado que las personas perciben un amplio rango de objetos materiales, incluyendo el coche, como parte de su yo. En concreto, la personalización del coche



(*customizing*) se ve como una forma de crear un yo extendido (*extended self*) en relación con él. El estudio de la función simbólica relacionada con el transporte público se encuentra con claras dificultades, dado que la consideración del mismo como una *posesión* resulta problemática, al igual que el hecho de pensar en el transporte público como un medio de expresión simbólica del self.

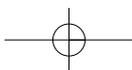
Finalmente, las consecuencias emocionales del uso de los medios de transporte estudiadas han sido, fundamentalmente, los sentimientos de estrés o ansiedad, el placer y bienestar psicológico y el aburrimiento. El estudio del estrés fisiológico asociado a la conducción de un vehículo privado lo han llevado a cabo Stokols, Novaco, Stokols y Campbell (1978) encontrando que la congestión del tráfico supone un incremento en el estrés experimentado; mientras el estrés asociado a desplazarse en transporte público ha sido estudiado por Evans, Wener y Phillips (2002) observando que la posibilidad de predecir el trayecto influye en el estrés experimentado. Gatersleben y Uzzell (2007), por su parte, han propuesto el uso de la teoría del afecto de Russell y Pratt (1980) y Mehrabian y Russell (1974) para evaluar estos aspectos en relación a distintos medios de transporte. Aplicando esta perspectiva teórica, los autores encontraron que el descriptor afectivo que mejor describía el medio de transporte "coche" fue *estresante* mientras que aquellos que mejor describían al transporte público fueron *aburrido* y *deprimente*.

A pesar de la existencia de investigaciones centradas en cada una de las características mencionadas, la función instrumental ha monopolizado la mayoría de los estudios. Esta monopolización quizá se deba, en parte, a la mayor dificultad asociada con el estudio de la función simbólica, debido a que ésta es rechazada por parte de los individuos (Steg et al., 2001).

Recientemente, algunos autores han tratado de ofrecer una visión de conjunto de las funciones de los medios de transporte. En un principio, se propuso la existencia de 3 funciones: instrumental, social y afectiva (Steg y Tertoolen, 1999). Posteriormente, se reconceptualizaron los aspectos sociales en aspectos simbólicos, fundamentalmente de comparación social, y se distinguió entre función instrumental, racionalmente fundada, y función simbólica, afectivamente fundada (Steg et al., 2001). Finalmente, Steg (2005) establece una estructura tripartita de funciones instrumentales, simbólicas y afectivas.

Gatersleben (2007), haciendo referencia a las relaciones entre los aspectos afectivos, simbólicos e instrumentales, apunta que hay investigaciones que han encontrado que los aspectos afectivos pueden provenir tanto de aspectos simbólicos como instrumentales. Por su parte, Gardner y Abraham (2007), con metodología cualitativa, encuentran una profunda imbricación entre la función instrumental y las consecuencias emocionales que ésta produce en los discursos de las personas. En el marco de la Psicología Social de las posesiones materiales, que distingue entre las funciones instrumental y simbólica (Dittmar, 1992; Prentice, 1987), se subsumen las consecuencias emocionales de los objetos tanto dentro de las funciones instrumentales como de las simbólicas. Así, mientras estas investigaciones conceptualizan el afecto como una dimensión que subyace a las funciones instrumentales y simbólicas, Steg (2005) lo trata como una función independiente.

Los trabajos comentados anteriormente, que se centran en la relación entre las múltiples funciones que cumplen los medios de transporte, se han llevado a cabo fundamentalmente en los países nórdicos y Reino Unido (por ejemplo, Steg, 2005; Gatersleben, 2007) donde el debate sobre la conveniencia de sustituir el uso del coche por el transporte público tiene una larga tradición y donde existe una gran concienciación en la población sobre el tema. En nuestro país, pocos trabajos han abordado el estudio de la movilidad urbana desde este enfoque (entre ellos, Lois, 2008 estudia los aspectos simbólicos y afectivos asociados al coche y Ferraces et al., 2000a estudian los aspectos instrumentales del autobús) y fundamentalmente se ha hecho uso de medidas desarrolladas en países con valores culturales y ambientales diferentes.



Objetivo general del estudio

El principal objetivo del trabajo es comprobar qué aspectos instrumentales, simbólicos y afectivos relacionados con los distintos medios de movilidad están presentes en los comentarios espontáneos de los usuarios. Aunque este trabajo no estudia las actitudes de los usuarios ante los distintos medios de transporte, identifica características de los medios de transporte que pueden influir en la actitud general hacia los mismos. Desde la psicología social de las actitudes se establece que el potencial que presenta un objeto o un estímulo para satisfacer ciertas necesidades psicológicas debería ser un importante determinante de la actitud que se mantiene hacia dicho objeto o estímulo (Ennis y Zanna, 2000). Por lo tanto, el estudio de las funciones instrumentales y simbólicas que cumplen los medios de transporte, que determinan las actitudes hacia los mismos, debe mejorar la predicción de las conductas de movilidad asociadas con dichos medios de transporte.

Para este estudio se ha planteado una investigación cualitativa con un diseño de grupos de discusión. En este caso se considera la metodología más adecuada, dado que permitirá la obtención de información *de primera mano* y sin condicionantes previos sobre los comentarios realizados en nuestro país en torno al tema del transporte urbano. El estudio lleva a cabo un análisis de contenido de las intervenciones de las personas al explicar sus hábitos en conductas de movilidad, así como sus opiniones y emociones vinculadas a cada medio de transporte. Nuestro interés se ha centrado en describir estos contenidos en el marco de las interacciones verbales realizadas por los participantes. El análisis de los aspectos lingüísticos o ideológicos que pudieran matizar ese contenido, que caracteriza la metodología que tradicionalmente se conoce como análisis del discurso (véase, por ejemplo Antaki, Billig, Edwards y Potter, 2003) no ha sido objeto de estudio en esta investigación.

Contexto de investigación

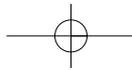
Este estudio se ha llevado a cabo en las Comunidades Autónomas de Madrid y el País Vasco y, concretamente, en las ciudades de Madrid, Bilbao y San Sebastián. La elección de estas ciudades se ha basado en los siguientes criterios: diferencias de tamaño, volumen de tráfico y de infraestructuras de transporte –Madrid y Bilbao disponen de Metro, no así San Sebastián–. Por otra parte, las comunidades autónomas referidas difieren entre sí en cuanto a su satisfacción con el transporte público urbano, así como en la consideración del transporte público como un problema importante a nivel de su comunidad. Gracias a datos procedentes del estudio nº 2626 (CIS, 2005) se conoce que la media en satisfacción relacionada con el transporte urbano fue de 6.29 ($DT = 2.39$; $N = 241$) para la Comunidad de Madrid mientras que fue de 7.63 ($DT = 1.95$; $N = 215$) para el País Vasco, en una escala de respuesta de 0, *nada satisfecho* a 10, *muy satisfecho*. Por tanto, la satisfacción de la población vasca fue superior en relación al transporte público urbano. Sin embargo, la media de ambas comunidades (6.98) coincide en la valoración del transporte interurbano.

MÉTODO

Participantes

En total han participado 38 personas (18 mujeres) distribuidas en seis grupos. El 79% de la muestra dispone de carnet de conducir y el 61% son usuarios habituales de automóvil. Los requisitos para la inclusión de los participantes fueron que hicieran uso de algún medio de transporte para desplazarse al centro de estudio o trabajo y que no mantuvieran relación con otros integrantes de su grupo.

En la selección de la muestra se ha tratado de cubrir un amplio espectro de realidades y necesidades de transporte, de forma que se pudiera contar con personas de diferentes perfiles sociodemográficos y usos de transporte. A través del correo postal se invitó a participar en la investigación que nos ocupa a alumnos de Psicología Social de la UNED, de las ciudades de Madrid, Bilbao y San Sebastián. Las características sociodemográficas del alum-



nado de esta universidad son muy diversas, lo que nos permitió poder contar con personas de diferentes perfiles en esas variables (edad, ocupación o necesidades de transporte). Por otra parte, se organizaron dos grupos de personas que tuvieran el perfil del estudiante tradicional: estudiantes de la Universidad del País Vasco (UPV) y de la Universidad Europea de Madrid (UEM), cuya participación se solicitó a través de contactos con profesores de esas universidades. La tabla I recoge las características de cada grupo de discusión: Madrid (G.M.1 –UNED– y G.M.2 –UEM–), Bilbao (G.B.1 –UNED– y G.B.2 –UNED–) y San Sebastián (G.SS.1 –UPV– y G.SS.2 –UNED–).

TABLA I
Características Sociodemográficas de los Miembros de los Grupos de Discusión

Grupo	Género		Rango de edad	Total miembros	Usuarios habituales de coche	Disponen de carnet
	Mujer	Hombre				
Madrid						
G.M.1	2	5	26-64	7	2	5
G.M.2	2	4	22-50	6	6	6
País Vasco						
G.B.1	4	4	27-57	8	5	6
G.B.2	4	1	23-47	5	4	5
G.SS.1	4	3	21-40	7	3	5
G.SS.2	2	3	27-46	5	3	3

Procedimiento

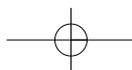
Los grupos de discusión se llevaron a cabo en dependencias de las universidades anteriormente mencionadas. Específicamente, fueron salas dedicadas a reuniones que incluían todas ellas una mesa redonda y sillas. Los grupos tuvieron una duración media de 52 min., y fueron coordinados por la misma investigadora del equipo (una de la autoras). Las intervenciones de los participantes fueron grabadas haciendo uso de dos grabadoras digitales que permanecieron sobre las mesas donde se llevaron a cabo los grupos.

Al inicio de cada una de las sesiones, la coordinadora se cercioraba que ninguno de los participantes se conociera. Acto seguido se iniciaba un turno de preguntas, recogidas en un guión previamente elaborado y consensuado por el equipo investigador y que permitía (sin ser directivo) la recogida sistemática de la información. Es más, el orden de presentación de las preguntas presentes en el guión varió en los diferentes grupos de discusión, de acuerdo con el clima y la dirección que tomaban los comentarios vertidos por los miembros de cada grupo, intentando de esta forma garantizar la espontaneidad y naturalidad de las expresiones de los participantes.

Se transcribieron la totalidad de las interacciones verbales surgidas en los grupos de discusión. Los verbatims que fueron categorizados respondían a un único criterio: que mencionaran o hicieran referencia a algún medio de transporte o algún aspecto relacionado con los trayectos.

Análisis de los datos

Con el fin de realizar un análisis del contenido de las interacciones verbales en el seno de los grupos de discusión, se utilizó el programa de análisis Nudist 5.0 (Qualitative Solutions and Research, 2001). Se ha seguido el procedimiento recomendado por Strauss y Corbin (1990) para la construcción de las categorías de análisis. Las autoras clasificaron las aportaciones de los participantes de forma separada, llegando posteriormente a un consenso sobre los descriptores asignados a cada expresión. Posteriormente, se siguió con un criterio de acuerdo interjueces. Los desacuerdos se dirimieron de forma consensuada.



El cómputo total de líneas de las intervenciones fue de 2095 unidades textuales. La clasificación inicial supuso un total de 58 descriptores (por ejemplo, *reducción del tiempo de trayecto*) que fueron organizados posteriormente en un total de 14 categorías (por ejemplo, *Temporalidad*). Hay que tener en cuenta que las categorías construidas no son mutuamente excluyentes, dado que una misma unidad lingüística podía ser categorizada en términos de dos descriptores. Así, por ejemplo, la unidad lingüística, *Me meto en el tren, en el autobús, se lo que va a tardar, voy muy tranquilo, me salgo del mundo, estoy totalmente en paz*, es categorizada con los descriptores *Conocimiento de la duración del trayecto* y *Bienestar psicológico*. Estas 14 categorías fueron agrupadas finalmente en 3 supra-categorías denominadas *Función instrumental*, *Función Simbólica* y *Consecuencias Emocionales* de los medios de transporte. En la Tabla II aparecen los descriptores, categorías y supra-categorías construidas.

TABLA II
Categorías y Descriptores de las Función Instrumental, Simbólica y Consecuencias Emocionales de los Medios de Transporte

Categorías	Descriptores
Función Instrumental 14% (301)	
1. Espacial 0,6%	Cercanía del medio de transporte
2. Temporalidad 5,9%	Duración del trayecto; conocimiento de la duración
3. Versatilidad 6,1%	Necesidad de aparcamiento; Disponibilidad de uso; Itinerarios; Horario; Facilidad de acceso a un lugar; Combinación de medios; Realizar distintas actividades; Capacidad de carga
4. Siniestralidad 1%	Peligro de accidente; Seguridad
5. Economía 2%	Rentabilidad (coche, seguros, aparcamiento...); Coste de billetes; Multas
6. Características físicas 0,5%	Expuesto a climatología; falta de espacio
Función Simbólica 6,7% (140)	
7. Medio Ambiental 3,6%	Valores ecológicos globales; Eficacia personal; Falta de responsabilidad
8. Categorización Social 2%	Prestigio, Estatus; Consumo; Poder
9. Auto-Expresión 1,5%	Libertad, Autonomía; Posesión; Expresión del self
Consecuencias Emocionales 11% (240)	
10. Bienestar psicológico 6,3%	Comodidad; Descubrir cosas; Desconectar; Tranquilidad; Libertad / independencia; Placer; Control; Actividades mientras se viaja (Leer; oír música; Reflexionar, observar; Fumar; Hacer ejercicio; Dormir; hablar)
11. Malestar psicológico 4,2%	Miedo, precaución / inseguridad; Estrés; Agresividad; Nerviosismo / tensión; Frustración, Anticipación de complicaciones; Sustracciones (Objetos personales; Del mismo medio de transporte)
12. Privacidad 3,4%	Invasión; Hacinamiento; Soledad
13. Interacción social 0,4%	Interacción social deseada
14. Molestias 2%	Sudor; Esperas; Salir con más tiempo de antelación

Nota. Entre paréntesis aparece el número de unidades lingüísticas codificadas (líneas). Los porcentajes se refieren a la incidencia de las categorías en el corpus textual.



RESULTADOS

Función Instrumental

Las características instrumentales que han surgido en los grupos de discusión se han clasificado en las siguientes categorías: *espacial*, *temporalidad*, *versatilidad*, *sinistralidad*, *economía* y *características físicas* (ver Tabla III).

Espacial

Esta categoría se define por las facilidades de uso de un tipo de transporte u otro en función de la distancia espacial a la que se encuentran las infraestructuras existentes. En los comentarios de los participantes se observa cómo influye en la elección de su medio de transporte la cercanía a uno u otro medio. Siempre se elige el medio más asequible, sobre todo para los desplazamientos diarios habituales: *"El autobús siempre lo tienes más cerca de casa que el metro, en el metro hay menos paradas,...te deja más cerca de casa el autobús"* (G.B.1). Por ejemplo, en Bilbao, donde el metro es muy valorado por los usuarios, el que la red no sea muy extensa y, por lo tanto, no resulte cercano a los domicilios de los usuarios, hace que para muchas personas este medio de transporte no entre en sus planes de movilidad habitual: *"A mi no me dan otra alternativa para viajar que es usar gasolina, sea como sea, porque a mi, hasta casa no me llega metro"* (G.B.2). La cercanía al medio de transporte es un aspecto especialmente enfatizado para el vehículo privado: *"...pero tenerlo ahí abajo y a donde vayas, luego salir y montarte en tu coche..."* (G.B.1).

Temporalidad

Esta categoría abarca los comentarios relacionados con el tiempo empleado en el trayecto y el conocimiento previo de la duración del mismo. Los comentarios de los participantes reflejan, claramente, que el condicionante fundamental del uso de transporte público o privado en los traslados habituales es la duración del trayecto: *"Yo utilizo el coche porque no pillo atasco. Voy en coche porque tardo 10 min., si fuera en transporte público tardaría 30 min... Yo sólo lo veo por el lado práctico, porque me aborra media hora de ida y media hora de vuelta... si no... cogería el metro"* (G.M.1); *"Podría ir en tren pero tienes que madrugar, tendría que levantarme 3 cuartos de hora antes, a las 5 en lugar de a las 6 menos cuarto, y a mi me parece que el sueño, esa horita, sería mucho para mi"* (G.B.1). Las referencias a una larga duración del trayecto tienen una connotación afectiva negativa: *"Yo cojo el coche todos los días para venir a trabajar..., tardo con el coche 15 min. y tardo una hora diez en metro más autobús... la diferencia es tan grande que el día que no tengo coche es un drama"* (G.M.2). Así, se percibe que el coche reduce el tiempo del trayecto, mientras el transporte público lo aumenta; a pesar de esto, hay algunos comentarios sobre la problemática de la congestión del tráfico, en detrimento del coche, y sobre cierta ventaja en determinados trayectos del transporte público.

El conocimiento previo del tiempo a invertir en el trayecto resulta más saliente para los usuarios del transporte público, enfatizando la seguridad que les ofrece el conocimiento de la duración del trayecto y la no incidencia de atascos: *"El metro te garantiza que sabes a la hora que sales y sabes a la hora que llegas"* (G.M.1). El metro, en concreto, es un referente muy positivo para la mayoría de los participantes en este aspecto: *"Desde luego el autobús no me parece una opción hoy por hoy porque las vías de comunicación están saturadas de coches...En cambio con el metro no, porque como es muy rápido y flexible, pues sí me gusta"* (G.B.2). Sin embargo, también se alude al tiempo empleado en el acceso al andén como un tiempo añadido que lo hace menos atractivo que el autobús: *"En bajar a la estación de metro... se tarda...el autobús vas por la calle y pum, lo coges y ya estás en él"* (G.M.1). De todas las menciones de este descriptor, solo una corresponde al coche como medio de transporte que te permite saber a la hora a la que llegas. Así, parece que los usuarios del coche no le

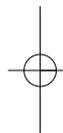


TABLA III
Funciones Instrumentales, Simbólicas y Consecuencias Emocionales asociadas al Transporte Público y Privado

	Coche	Transporte Público
Función Instrumental	5,5%	8,6%
1.Espacial	-Cercanía al domicilio y al lugar de trabajo	-Más accesible el autobús que el metro 0,6%
2.Temporalidad	-Reduce el tiempo de trayecto siempre	-Metro más rápido frente a otros medios de transporte público. -Certeza en el tiempo a invertir (tren, metro). 4,1%
3.Versatilidad	1,7% -Elección del momento de inicio del viaje -Elección de ruta -Problemas de aparcamiento	-Rigidez de los horarios -Falta de rutas -Sin problemas de aparcamiento
4.Siniestralidad	2,4% -Mayor peligro	3,6% -Menor peligro
5.Economía	0,5% -Más rentable: trayectos largos, al compartir, viajes familiares -Menos rentable: costes de mantenimiento, multas	0,5% 0,8%
6.Características físicas	1,2% -No expuesto a climatología	-Expuesto a climatología -Falta de espacio
	0,09%	0,3%
Función Simbólica	4,4%	1%
7.Creencias Ambientales	-Contaminante -Negación de responsabilidad -Esperanza en futuro cambio de combustibles	-No contaminante
	1,7%	0,6%
8.Categorización Social	-Alto estatus -Prestigio -Poder	-Bajo estatus (<i>pobres</i>)
	1,6%	0,3%
9.Auto-presentación	-Posesión -Libertad	
	1,4%	0,1%
Consecuencias emocionales	5%	8,5%
10.Bienestar Psicológico	-Libertad de elección -Independencia -Placer al volante -Realizar actividades (fumar, escuchar música)	-Realizar actividades (leer, escuchar música, dormir) -Mejor el autobús frente al metro por la posibilidad de observar (exterior)-Tranquilidad durante el viaje -Estrés asociado con duración, falta de información y esperas del viaje
	3%	2,8%
11.Malestar psicológico	-Estrés asociado con conducción	-Estrés asociado con duración, falta de información y esperas del viaje -Posibilidad de robo
	1,4%	2,3%
12.Privacidad	-Espacio privado	-Hacinamiento; Intromisión
	0,4%	3%
13.Interacción social		-Interacción no deseada; Posibilidad de interacción agradable
		0,4%
14.Molestias	-Aparcamiento	-Sudores, esperas
	0,7%	1,2%

Nota. Los porcentajes se refieren a la incidencia de las categorías en el corpus lingüístico (incluyendo todas las líneas textuales).



dan tanta importancia a la certeza de saber la hora exacta a la que llegas, quizá precisamente porque se da por supuesto que vas a llegar a tiempo.

Versatilidad

En esta categoría se han recogido aquellos comentarios que mencionan las facilidades o dificultades asociadas al uso de cada medio de transporte y que tienen que ver con la necesidad de aparcamiento y la disponibilidad de uso, con la posibilidad de combinar distintos medios de transporte o con los diversos trayectos que se pueden realizar.

El coche les parece, a la mayoría de los participantes, el medio más flexible ya que permite disponer de él en cualquier momento y elegir la ruta que se quiera. La disponibilidad de uso está completamente ligada al coche. Las personas valoran muchísimo la capacidad de decidir cuándo iniciar un trayecto, sin esperas: *"Me gusta la oportunidad de decir, yo, me canso me quiero ir a mi casa, me cojo el coche y me voy"* (G.B.2). Asimismo, la posibilidad de acceder a cualquier localización supone una característica muy positiva del coche y la ausencia de cualquier tipo de referencia al transporte público indica que no posee esta cualidad: *"El coche también, a nosotros que vivimos en sitios fuera de la ciudad, nos permite acceder a sitios de ocio y a sitios de monte..."* (G.SS.2). Tal y como lo expresan, el coche parece la objetivación de una fantasía de libertad total y es, de hecho, la falta de aparcamiento el único factor que limita su uso: *"De hecho alguna vez estoy viniendo en metro porque es imposible aparcar"* (G.B.2).

Paralelamente, los usuarios del transporte público perciben más libertad, precisamente porque no tienen que aparcar: *"A mí lo que más me gusta del tren es que no tienes que preocuparte de aparcar ni de cosas de esas"* (G.SS.1).

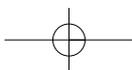
Dentro de esta categoría, otros puntos que surgen en los comentarios de las personas consultadas más relacionados con características de los servicios públicos disponibles son la disponibilidad de destinos o rutas distintas para realizar determinados trayectos, la frecuencia de los horarios y la combinación de medios. Sobre la disponibilidad de destinos se percibe cierta ventaja del metro frente al autobús debido a la ampliación de la red: *"Te deja al lado de todos los sitios. En autobús tardas más y luego te tienes que desplazar andando"* (G.B.2). El horario, por su parte, se percibe como un factor limitante del transporte público. Se relaciona tanto con horarios rígidos como con una baja frecuencia de paso: *"Que si tú, por un casual, te duermes y pierdes 5 min., y tienes el coche debajo, llegas a la hora, y si pierdes 5 min. [con el transporte público] ya no llegas a trabajar hasta media mañana"* (G.SS.2). También se relaciona con la duración del trayecto porque grandes limitaciones en el horario suponen un aumento de los tiempos de espera: *"...pasa a y diez el autobús, voy a ver si acabo o no acabo porque si no es otra media hora..."* (G.M.2). Finalmente, las combinaciones de medios de transporte se asocia con un aumento del tiempo de trayecto y con disgusto por la complicación del viaje: *"la comparativa era de 1h y 45 min. de transporte público desde mi casa a aquí, si cogías bien los trenes, autobuses y demás. Y en coche tardaba 40 min. La diferencia era abismal"* (G.M.2).

Siniestralidad

Cuando entre los comentarios de los participantes aparece el tema de la siniestralidad, el acuerdo sobre la mayor seguridad del transporte público frente al vehículo privado es unánime: *"En el metro tampoco vas a tener un accidente"* (G.B.1). Sin embargo, es llamativo que apenas se mencione esta categoría.

Economía

Es esta una categoría muy controvertida. Hay personas que citan los costes económicos que supone el coche: *"...tener un coche, pagar seguro, gasolina..."* (G.SS.1), pero se contraponen situaciones para las que el uso del coche resulta más económico (trayectos lar-



gos o colectivos) e igualmente se ofrecen legitimaciones del coste del coche porque supone un ahorro de tiempo: “... a mi me sale más caro, pero yo prefiero pagar más dinero por el tiempo, que me resulta más importante” (G.M.2).

Características físicas

En esta categoría se incluye la exposición a la climatología y la falta de espacio durante el uso. Ambos descriptores se relacionan con el transporte público de forma negativa: “...a menos 5 grados y a esperar, a ver cuando se le ocurría aparecer” (G.M.2); “El autobús es que te mata, además de que no tienes espacio, intentas echarte para atrás y no se echa más” (G.SS.1).

Función Simbólica

Dentro de las referencias simbólicas asociadas a los medios de transporte se han encontrado las *actitudes medioambientales*, la *categoría social* de pertenencia y *Auto-expresión del yo* (ver Tabla III).

Actitudes medioambientales

En general, la preocupación por el medio ambiente no se ha vinculado espontáneamente al uso de los medios de transporte. En un momento de la discusión, la coordinadora introducía el tema de la contaminación de los vehículos. A pesar de que hay conciencia de este problema, no se percibe que exista una seria preocupación. En los comentarios de los participantes aparecen diferentes formas de justificación del uso del automóvil que les exime de la responsabilidad personal. Así, se alude, por ejemplo, a la existencia de otras muchas fuentes de contaminación y la falta de eficacia que pueden tener las personas a la hora de reducir la contaminación: “... veo que el país en general, las industrias, con todo lo que están contaminando parece como que mi aportación es mínima. buab! voy a perder yo mi tiempo, mi esfuerzo, tener que levantarme antes” (G.B.2). De hecho, es importante resaltar que la reducción de la contaminación, a través de la reducción del uso del coche, se percibe como una carga más en relación a las dificultades de la vida cotidiana.

Categorización social

Salvo alguna excepción, de manera espontánea no han surgido referencias al *estatus* asociado a los medios de transporte. Cuando se ha planteado por parte de la coordinadora del grupo, sí que en general se reconoce que para muchas personas el coche es un importante símbolo de estatus, mientras que el transporte público indica bajo estatus: “Hay gente que no va a trabajar en transporte, va en coche, aunque se tarda más...pero te da otro prestigio...venir en metro, como que es de pobres” (G.M.1); El *poder* se entiende en términos de control en la conducción: “Yo creo que tener un coche así te hace sentir como que eres el rey de la ciudad o el rey de la carretera” (G.SS.1).

Auto-expresión del Yo

Se han recogido algunos testimonios sobre la identificación con el coche y la búsqueda de un modelo de coche que les sirva como tarjeta de presentación: “El coche es esa sensación de poder, es como tu aliado, ese es el problema, que si asociamos que es una parte de ti, que lo coges que es sine qua non porque tú te sientes bien, ahí está el problema, dependes de tu coche” (G.SS.1). Sin embargo, la relación entre la identidad personal y el coche ha tenido muy poca frecuencia.

Se menciona también la *libertad* en relación al coche: “Yo creo que viene desde que tenemos 20 años y conseguir coche es un objetivo de libertad y autonomía” (G.M.1); “...también siento esto, esa cosa de me meto en mi coche y libertad, como que aquí estoy yo [risas], me gusta mucho” (G.B.1).

Consecuencias Emocionales

Bajo esta denominación se han reunido las consecuencias emocionales de las conductas relacionadas con la movilidad. Dentro de éstas se han incluido las siguientes categorías: *bienestar psicológico*, elementos que mejoran la experiencia de la movilidad (libertad de uso, escuchar música, leer, relajación, movilidad exterior y autónoma); *malestar psicológico*, demandas excesivas del ambiente (dificultad en la conducción, falta de información), inseguridad (posibilidad de robos durante el trayecto); *privacidad*, como pérdida y mantenimiento de la misma (miradas, falta de espacio, contacto físico); *interacción social deseada*, contactos sociales agradables; y *molestias*, elementos negativos asociados al uso del transporte (esperas, salir con antelación). En la tabla III se recogen las consecuencias emocionales.

Bienestar psicológico

Esta categoría se forma con descriptores muy distintos en función de si el referente es el coche o el transporte público.

En relación al coche, el bienestar psicológico viene descrito a través de distintos aspectos. Se utiliza el término *comodidad* con distintos significados. Comodidad es rapidez en el desplazamiento y también confort: "... *podía ir a trabajar, a las 6 de la mañana, en transporte público, pero como que es más cómodo ir en coche, tardas menos...*" (G.B.1); también es disponibilidad de uso: "*Pero hay que ver la comodidad de tener un transporte en casa para cualquier tipo de necesidad...*" (G.M.1); y libertad en la elección del destino: "*la realidad es que [el coche] está en la puerta de casa y te lleva a la puerta del sitio*" (G.M.1). Se enfatiza la falta de dependencia respecto al horario: "*tienes una libertad... prescindir del horario, de que si llegas tarde, de lo que sea*" (G.B.1). Una diferencia importante con el transporte público, es que la conducción del coche supone una actividad placentera en sí misma y una forma de poder: "*el coche es una sensación de poder, es como tu aliado... tú te sientes bien, ahí está el problema, dependes de tu coche*" (G.SS.1).

Las asociaciones entre el bienestar psicológico y el transporte público se establecen, fundamentalmente, con la tranquilidad durante el viaje en contraposición a la tensión que produce la conducción de un vehículo privado. Aluden, en sus comentarios, que durante el trayecto pueden relajarse, leer e, incluso, dormir: "*Vengo en tren porque voy más cómodo; porque traigo los libros, leo, estoy más cómodo, sentado, el metro es más incómodo*" (G.B.1). Entre los usuarios de transporte público se constata que la actividad más común es la lectura. Varios participantes señalan que el transporte público les ofrece la posibilidad de observar a las personas de su alrededor y que eso les sirve de distracción: "*Yo me entretengo, siempre hay algo que ver. Me gusta observar*" (G.B.1). Sin embargo, la consecuencia positiva que supone esta actividad, más relacionada con la evitación de una situación negativa, el aburrimiento, que con experimentar una situación positiva en sí misma, se ve mitigada por la consecuencia negativa que conlleva el mayor número de personas con las que se comparten los trayectos. También relacionado con la observación, pero en este caso del exterior, se encuentra la preferencia por transporte de superficie, autobús o tranvía, que contrasta con el requerimiento de una serie de condiciones de funcionalidad que rara vez reconocen en este tipo de transporte: "*Mi novia no soporta el metro porque no le gusta ir bajo tierra y prefiere el autobús aunque asuma que llega más tarde... Es más agradable ver la calle que ver una pared*" (G.M.1).

El bienestar producido por *desconectar* se asocia tanto con el transporte público, dejar-se llevar: "*me meto en el tren... sé lo que va a tardar, voy muy tranquilo*" (G.B.1); como con el coche, escuchando la radio o música. En el caso del coche, además se percibe como un espacio privado: "*estás con música, a tu aire, pues igual es muy gratificante... pero pillas atascos... estoy acostumbrada*" (G.B.2). Igualmente, el bienestar producido por la sensación de *control* se asocia a ambos medios de transporte. En el transporte público, el control se relaciona, fundamentalmente, con el conocimiento de la duración del trayecto y del

horario: [sobre los paneles de información] “*sabes aproximadamente cada cuanto viene el autobús en función de donde está. Es una ventaja que ya la teníamos en el metro*” (G.M.2); y la disponibilidad de distintos medios de transporte: “*ahora que han ampliado mucho la red de metro, me siento la reina del mambo con el abono transporte*” (G.M.1). En relación al coche, el control viene dado, fundamentalmente, por el dominio del vehículo: “*la sensación esa de conducir, de dominio*” (G.SS.1); y por la capacidad de decidir el inicio del viaje: “*por un casual te duermes y pierdes 5 min., y tienes el coche debajo, llegas a la hora*” (G.SS.1).

Malestar psicológico

El malestar psicológico se relaciona tanto con el coche como con el transporte público. Así, el coche se percibe como estresante por el hecho de conducirlo en situación de congestión del tráfico: “*me agobia más igual la autopista, tantos coches, muy rápido*” (G.B.1); mientras que el transporte público, en este caso metro y autobús, se consideran estresantes por las dificultades asociadas a la información que se requiere para su uso: “*me pone muy nervioso tener que empezar a mirar por donde pasa este autobús, qué número, a ver cómo coincide con otros*” (G.B.1); la velocidad de los usuarios: “*no me gusta el metro porque va todo el mundo corriendo*” (G.B.1); la duración debido a las numerosas paradas: “*si vas en una línea muy larga, paras en un montón de paradas*” (G.B.2); y el excesivo número de personas: “*cuando hay atasco y los autobuses tardan más, el autobús que viene se pone hasta arriba*” (G.M.2).

El miedo se relaciona, en el coche, con los accidentes en carretera. Hay una conciencia generalizada de que existe ese peligro: “*Yo no disfruto, hay mucho loco, mucha gente que entra, mucha gente que va, todos los días.*” (G.SS.2). Mientras, en el transporte público aparece vinculado a la inseguridad ciudadana y, más concretamente, a la posibilidad de robos. A pesar de que el tono de los participantes no denota excesiva preocupación, sí parecen ser precavidos, por norma, cuando toman los transportes públicos.

Privacidad

Esta es una categoría que se define por las aportaciones de los usuarios de transporte público. Aquí se han englobado descriptores que hacen referencia a la invasión del espacio personal (contacto físico), la pérdida de la privacidad (mantenimiento de la mirada, escuchas telefónicas, de conversaciones) y la sensación de hacinamiento (agobio por estar con mucha gente). La invasión del espacio personal o la privacidad se manifiesta de forma muy efusiva: “*Lo peor es las horas punta y que te manoseen*” (G.M.1); “*Claro que tengas al de enfrente así [risas] mirándote fijamente, observándote todo, de arriba a abajo, ... te sientes un poco como si te invadieran tu espacio personal*” (G.B.2). Se resalta la disposición de los asientos para provocar sentimientos de malestar. Cuando la colocación de los asientos enfrenta cara a cara a los pasajeros, la sensación de invasión de la privacidad es mayor.

La sensación de hacinamiento que se vive, especialmente en horas punta, se experimenta como muy desagradable. Incluso hay algunas personas que sienten un rechazo total ante el posible hacinamiento, lo que les disuade de utilizarlo en cualquier ocasión: “*Yo personalmente no uso ni el metro, ni el autobús, ni nada. Yo utilizo el coche... me agobia mucho la aglomeración de estar con mucha gente alrededor; en el metro es horroroso*” (G.B.2).

Estas sensaciones de falta de privacidad imposibilitan que se realicen actividades como la lectura o sentirse relajado *mientras te llevan*. Frente a esto, el coche ofrece un espacio propio en el que las personas pueden aislarse del entorno si este les resulta hostil.

Interacción social deseada

En alguno de los grupos, no obstante, se ha comentado que el transporte público también ofrece la posibilidad de encontrar a personas agradables con las que es apeteci-



ble interactuar a lo largo del viaje: "cuando viajas a unas horas determinadas coincides con un grupo de gente" (G.B.1).

Molestias

La categoría *Molestias* está formada por los descriptores referentes a *sudor, esperas, y salir con más tiempo de antelación* que se vinculan a la caracterización de los viajes en transporte público.

En resumen, las dimensiones con una mayor frecuencia de mención fueron la Función Instrumental (14%) seguida de las Consecuencias Emocionales (11%), mientras la Función Simbólica estuvo muy por debajo (6,7%). Estas menciones ponen de relieve la importancia tanto de los aspectos instrumentales de los medios de transporte como del componente emocional. Teniendo en cuenta el medio de transporte objeto de mención, excepto en relación con la Función simbólica, el transporte público es objeto de un mayor número de referencias instrumentales (8,6%) y emocionales (8,5%) frente al coche (5,5% y 5%, respectivamente). Esto pone de manifiesto la importancia de tener en cuenta los factores emocionales relacionados con el uso del transporte público (ver Tabla III).

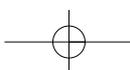
DISCUSIÓN

La caracterización de los medios de transporte se ha organizado, por un lado, en torno a las funciones instrumentales y simbólicas que cumplen y, por otro, a las consecuencias emocionales que provoca su uso.

Cuando se valoran los distintos medios de transporte en relación con su función instrumental, es decir, la que tiene que ver con satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, parece que el estándar de comparación es el transporte privado, el cual resulta claramente superior. Así, el coche está cercano al domicilio, es rápido y se adapta a las necesidades de movilidad. Las características que no suponen una ventaja para el coche, por ejemplo la siniestralidad y el coste elevado, son minimizadas en sus comentarios. Con respecto al elevado coste que conlleva el coche, éste se justifica porque supone un ahorro de tiempo. Así, si el coche permite reducir la duración del trayecto, uno de los aspectos más importantes para los usuarios, la importancia del coste asociado al mismo se minimiza. Estos resultados son coherentes con los hallados por Guiver (2007) al comparar el contenido del discurso sobre el coche con el del autobús. En términos económicos, un estudio reciente de La Caixa (Gutiérrez-Doménech, 2008), con datos de una encuesta realizada por el INE, ha concluido que un trabajador está dispuesto a pagar hasta 4,7 € al día de más en peajes, aparcamiento, combustible y mantenimiento, para ahorrarse el coste adicional en tiempo que representa tomar la opción pública (40 min. más de media).

La función instrumental de los objetos proporciona control sobre el ambiente y el coche es visto como un instrumento de control tanto real como *irreal*. Real, en el sentido de que en condiciones ideales (sin caravanas, accidentes, necesidad de aparcar) es el medio de transporte que más eficazmente consigue su objetivo. Y, en parte, *irreal* porque es sólo en *condiciones ideales*.

Los aspectos simbólicos del transporte se han vinculado principalmente a la función de categorización social y concretamente a la pertenencia o no a un determinado estatus. El uso del coche se ve como una actividad que proporciona un estatus más elevado que el uso del transporte público. Para contrarrestar en cierta medida el diferencial estatus social percibido de los usuarios de uno y otro medio de transporte, las campañas de sensibilización deberían enfatizar el consenso mayoritario en el uso del transporte público en la población (*todo el mundo coge el transporte público, incluso los ministros del Reino Unido*) lo cual mitigaría esa percepción diferencial de estatus.



Las funciones relacionadas con la auto-expresión son sólo atribuibles a la posesión de un coche, siendo inexistentes en relación con el transporte público. Sin embargo, hay que hacer notar que más que con la identidad personal del usuario del coche, se relacionan con valores que se consideran importantes para la persona (*libertad y poder*).

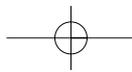
Los resultados obtenidos sobre la función instrumental y simbólica son congruentes con el modelo de Dittmar (1992) sobre las posesiones materiales. Este modelo propone que los objetos, en cuanto posesiones, pueden tener un *significado* principalmente instrumental o simbólico. Los significados instrumentales de una posesión se relacionan con proporcionar control sobre el ambiente y con el uso que tiene esa posesión. Los significados simbólicos son expresiones sobre *quién es alguien* y se relacionan tanto con la expresión de uno mismo (características personales, biografía personal, valores) como con la categorización social (pertenencia a un grupo, estatus). De esta manera, la comunicación de la identidad personal se realiza a través de los significados simbólicos. Como la propia Dittmar explica (1992; p. 88), cualquier objeto posee ambos aspectos, simbólico e instrumental. Así, por ejemplo, el coche te lleva al trabajo y te permite estar en contacto con los amigos. Éste hace posible llevar a cabo esas actividades (aspecto instrumental) y además ofrece al usuario la libertad de llevar a cabo estas actividades (aspecto simbólico). Sin embargo, los estudios sobre las posesiones materiales han puesto de manifiesto la mayor relación entre los significados instrumentales y el coche, que entre los significados simbólicos y el coche (Dittmar, 1992; Prentice, 1987).

Las consecuencias emocionales provocadas por los medios de transporte se dividen en aspectos que mejoran la experiencia de movilidad y aspectos que la empeoran. El bienestar psicológico provocado por el uso del coche se asocia con comodidad (rapidez, disponibilidad y libertad de elección del destino), libertad de movimientos, independencia y con el mismo hecho de conducir. Aquél provocado por el transporte público se asocia con la tranquilidad durante el viaje y la posibilidad de observar el ambiente (social y paisajístico).

Por último, la capacidad de desconectar y la sensación de control, aunque son provistas de forma distinta por los distintos medios, se relacionan más fuertemente con el uso del vehículo privado. Como señala Michaels (1981), todos los sistemas de transporte implican algún tipo de comportamiento (activo o pasivo) por parte del usuario en relación al funcionamiento mismo del transporte. Así, el usuario puede controlar de forma discreta o continua un vehículo. En un extremo, este control tiene que ver simplemente con la elección (en el transporte público), mientras en el otro extremo tiene que ver con el control directo del funcionamiento del mismo (el coche).

El malestar psicológico experimentado con el coche se produce por las demandas derivadas de la conducción. Paralelamente, en el transporte público se produce por las demandas en el uso del transporte público (búsqueda de información) pero además por las características del trayecto (número de paradas, personas y robos). En este sentido, la distinción teórica propuesta por Stradling (2006) resulta muy clarificadora. Este autor recoge bibliografía que constata que lo que más estrés genera en los conductores es el denominado *progreso interrumpido*: alguien no se mueve en un semáforo, caravanas, alguien conduce lento. En los viajes en autobús, encuentra que lo que más estrés genera es el *ensueño interrumpido*: los asientos son demasiado estrechos, los autobuses muy llenos, sucios, poco espacio, viejos, ruidosos, uso del teléfono móvil.

Finalmente, la pérdida de privacidad que provoca coger el transporte público tiene consecuencias emocionales muy negativas. Excepto en el vehículo privado, en el resto de los transportes las personas no eligen con quien comparten su espacio. Singer, Lundberg y Frankenhaeuser (1978) encontraron que la duración del trayecto era menos determinante del estrés de los usuarios que el nivel de hacinamiento durante el trayecto. Michaels (1981) hipotetiza que la interacción social es un aspecto de gran importancia en la elección del medio de transporte y que, de hecho, la preferencia del automóvil frente a

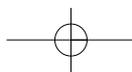


otros medios de transporte podría estar explicada en parte por la oportunidad que ofrece de controlar completamente las interacciones sociales durante el viaje.

Así, mientras el rango de situaciones que provocan emociones negativas (malestar psicológico y pérdida de privacidad) se circunscriben a la conducción en el caso del coche, en el transporte público se amplían, abarcando estímulos presentes durante el trayecto. Esto hace que los aspectos emocionales negativos, significativamente enfatizados en el caso de los medios de transporte público, se consideren, en cierto modo, como *obstáculos que superar*. Mientras que son principalmente los aspectos emocionales positivos (no los negativos) los relacionados con el coche. Es el coche un *alivio* para los usuarios. El componente emocional conlleva una percepción diferente para el usuario del coche y del transporte público. El componente emocional incrementa los aspectos negativos instrumentales de los medios de transporte públicos (frecuencia limitada, falta de espacio); mientras que en el caso del coche, los aspectos emocionales apenas si toman protagonismo cuando se mencionan características instrumentales negativas (por ejemplo, las caravanas o multas). Esta percepción diferencial de los medios públicos y privados es consistente con el análisis de Guiver (2007) distinguiendo entre las perspectivas de los *usuarios* de autobuses y coches. El usuario de autobuses se pone en el peor caso posible cuando describe su medio de transporte, mientras que el usuario del coche describe su medio como un espacio que proporciona seguridad.

Se han expuesto las funciones instrumentales, simbólicas y las consecuencias emocionales relacionadas con los medios de transporte. Otros autores han propuesto características estructuradas de forma similar a la aquí expuesta. Hiscock, Macintyre, Kearns y Ellaway (2002), en un estudio cualitativo, proponen que es la *Seguridad* la que se encuentra en la base de las tres categorías que utilizan para evaluar los medios de transporte: autonomía, protección y prestigio. En cuanto a la *autonomía*, el coche tiene la capacidad de ir a un sitio rápida e inmediatamente, llevar cosas, ir a distintos lugares y flexibilidad en los horarios; en relación a la *protección*, el coche fue descrito como fiable y seguro, que impide el contacto social no deseado, proporciona privacidad, de espacio personal e impide oportunidades de agresión, las inconveniencias del clima y los accidentes; finalmente, en cuanto al *prestigio*, es un símbolo de ingresos, de tener una vida excitante, de masculinidad y de ser un miembro valorado de la sociedad. El transporte público, por su parte, es caracterizado de forma negativa (peligrosidad, expuesto a condiciones climatológicas y sociales y bajo estatus). Estas 3 categorías resultan paralelas a la instrumentalidad (autonomía), las consecuencias emocionales (protección) y el simbolismo asociado (prestigio). Sin embargo, nuestro análisis trata de separar las características instrumentales y simbólicas de su connotación afectiva, mientras Hiscock *et al.* (2002) subsumen estas características a una única consecuencia afectiva (seguridad). En este sentido, nuestra categorización puede resultar más útil para llevar a cabo medidas de intervención dado que en este trabajo se presenta una categorización más exhaustiva.

Resumiendo, el transporte público parece tener una valoración ambivalente —se le atribuyen características tanto positivas como negativas— mientras que el coche presenta una evaluación mucho más positiva en prácticamente todas las características recogidas. La información pormenorizada de las funciones instrumentales y simbólicas atribuidas al transporte público, y cómo las cumplen los distintos medios de transporte, resulta de gran interés para la elaboración de planes de acción por parte de las administraciones públicas. Conocer las opiniones de los usuarios sobre los diferentes medios de transporte (público y coche), así como los aspectos simbólicos y afectivos a los que se vinculan, puede aplicarse a las políticas de marketing para promocionar el uso del transporte público y la reducción del uso del coche. En este sentido, subrayar la reducción de la contaminación fruto del uso del transporte público, un aspecto simbólico poco mencionado, favorecería una visión más positiva de este medio. Asimismo, enfatizar los beneficios del transporte público frente al vehículo privado (ausencia de atasco; certeza en el tiempo a invertir; no necesidad de aparcamiento; desentendimiento de los problemas



asociados a la conducción) sería una forma de contrarrestar la percepción positiva generalizada asociada al vehículo privado que no siempre es realista.

La consideración de los distintos medios de transporte público en esta investigación pone de manifiesto las diferencias existentes entre los mismos. Su percepción negativa se ve matizada si se tiene en cuenta el medio de transporte concreto. Así, por ejemplo, el metro resulta muy bien valorado y los trayectos en este medio no son considerados como una *cadena de males* sino que, al contrario, se valora la certeza en la duración del trayecto.

Las limitaciones propias de la metodología cualitativa de este trabajo (posible falta de representatividad de los datos, carácter interpretativo de los resultados) se verían minimizadas si tenemos en cuenta su uso en combinación con metodologías cuantitativas. Siguiendo a Hammersley (1996), esta investigación cualitativa pretende utilizarse como una etapa previa a la confección de cuestionarios (*modo de facilitación*) que permitan analizar este mismo problema con muestras más amplias y considerando conjuntamente múltiples variables que pueden incidir en los aspectos aquí considerados.

Notas

¹ El estudio *Percepción y actitudes de los españoles hacia el calentamiento global* fue realizado con una muestra de 2000 personas mayores de 15 años. En una escala de 0, *no contribuye en absoluto*, a 10, *contribuye muchísimo*, viajar en automóvil obtuvo una media de 7,4 frente a otros hábitos como viajar en avión ($M = 7,0$) o el consumo de la calefacción en el hogar ($M = 7,0$).

Referencias

- ANTAKI, C., BILLIG, M., EDWARDS, D. & POTTER, J. (2003). El análisis del discurso implica analizar: críticas a seis atajos analíticos. *Area Digital*, 3, 14-35.
- BAMBERG, S., RÖLLE, D. & WEBER, CH. (2003). Does habitual car use not lead to more resistance to change of travel mode? *Transportation*, 30, 97-108.
- BELK, R. W. (1988). Possessions and the extended self. *The Journal of Consumer Research*, 15, 139-168.
- CIS (2005). *Índice de satisfacción del consumidor*. Estudio n° 2626. Banco de datos.
- CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES (2006). *Encuesta de Movilidad de la Comunidad de Madrid. Oleadas de 1996, 2000 y 2004*. Madrid: Comunidad de Madrid.
- CSIKSZENTMIHALYI, M. & ROCHBERG-HALTON, E. (1981). *The meaning of things: Domestic symbols and the self*. Cambridge: Cambridge University Press.
- DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS SOCIALES DE LA FUNDACIÓN BBVA (2008). *Estudio fundación BBVA: percepciones y actitudes de los españoles hacia el calentamiento global*. [Recuperado el 18 de febrero de 2008 desde http://w3.grupobbva.com/TLFB/dat/np_encuesta_calentamiento.doc].
- DITTMAR, H. (1992). *The social psychology of material possessions: To have is to be*. Nueva York: Harvester Wheatsheaf.
- ENNIS, R. & ZANNA, M. P. (2000). Attitude function and the automobile. En G. R. Maio & J. M. Olson (Eds.), *Why we evaluate: functions of attitudes* (pp. 395-416). Mahwah, NJ: Lawrence Erlbaum.
- EVANS, G. W., WENER, R. E. & PHILLIPS, D. (2002). The morning rush hour: Predictability and commuter stress. *Environment & Behavior*, 34, 521-530.
- FERRACES, M^a. J., ANDRADE, E. & ARCE, C. (2000a). Diferencias en la evaluación del servicio de autobús urbano desde la perspectiva del usuario. *Psicothema*, 12, 211-213.
- FERRACES, M^a. J., ANDRADE, E. & ARCE, C. (2000b). Valoración del autobús como medio de transporte público urbano: un estudio de las diferencias entre segmentos de la población. *Revista de Psicología Social*, 15, 335-342.
- GARDNER, B. & ABRAHAM, CH. (2007). What drives car use? a grounded theory analysis of commuters' reasons for driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and behaviour*, 10, 187-200.
- GATERSLEBEN, B. (2007). Affective and symbolic aspects of car use. En T. Gärling & L. Steg (Eds.), *Threats from car traffic to quality of urban life* (pp. 219-233). Amsterdam: Elsevier.
- GATERSLEBEN, B. & UZZELL, D. (2007). Affective Appraisals of the Daily Commute. *Environment & Behavior*, 39, 3, 416-431.
- GUIVER, J. W. (2007). Modal talk: Discourse analysis of how people talk about bus and car travel. *Transportation Research Part A*, 41, 233-248.
- GUTIÉRREZ-DOMÉNECH, M. (2008). *¿Cuánto cuesta ir al trabajo? El coste en tiempo y dinero*. N° 11. Documentos de economía La Caixa. Servicio de Estudios. [Recuperado el 10 de enero de 2009 desde http://www.pdf.lacaixa.comunicacions.com/de/esp/de11_esp.pdf].
- HAMMERSLEY, M. (1996). The relationship between qualitative and quantitative research: Paradigm loyalty versus methodological eclecticism. En J. T. E. Richardson (Ed.), *Handbook of qualitative research methods for psychology and the social sciences* (pp. 159-174). Leicester: British Psychological Society.
- HISCOCK, R., MACINTYRE, S., KEARNS, A. & ELLAWAY, A. (2002). Means of transport and ontological security: Do cars provide psycho-social benefits to their users? *Transportation research Part D*, 7, 119-135.
- JAKOBSSON, C. (2007). Instrumental motives for private car use. En T. Gärling & L. Steg (Eds.), *Threats from car traffic to quality of urban life* (pp. 219-233). Amsterdam: Elsevier.
- JENSEN, M. (1999). Passion and Herat in transport- a sociological analysis on transport behaviour. *Transport Policy*, 6, 19-33.
- LOIS, D. (2008). *Actitudes hacia modos de transporte urbano: aspectos expresivos y afectivos*. Tesis doctoral no publicada. Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED). <http://e-spacio.uned.es/fez/view.php?id=bibliuned:20767>



- MARSH, P. & COLLETT, P. (1986). *Driving passions: The psychology of the car*. Boston: Faber and Faber.
- MEHRABIAN, A. & RUSSELL, J. A. (1974). A verbal measure of information rate for studies in environmental psychology. *Environment & Behavior*, 6, 233-252.
- MICHAELS, R. M. (1981). Future transportation: organization of the design process. En I. Altman, J. F. Wohlwill & P. B. Everett (Eds.), *Transportation and behavior. Human behavior and environment. Advances in theory and research* (Vol. 5, pp. 240-270). Nueva York: Plenum press.
- PRENTICE, D. (1987). Psychological correspondence of possessions, attitudes, and values. *Journal of Personality and Social Psychology*, 53, 993-1003.
- QUALITATIVE SOLUTIONS AND RESEARCH (2001). *QSR NUD.IST 5.0: user guide*. Londres: Scolaris.
- RUSSELL, J. A. & PRATT, G. (1980). A description of the affective quality attributed to environments. *Journal of Personality and Social Psychology*, 38, 311-322.
- SINGER, J., LUNDBERG, U. & FRANKENHAEUSER, M. (1978). Stress on the train: a study of urban commuting. En A. Baum, J. Singer & S. Valins (Eds.), *Advances in environmental psychology* (Vol. 1, pp.41-56). Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum.
- STEG, L. (2005). Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. *Transportation research Part A*, 39, 147-162.
- STEG, L. & TERTOOLEN, G. (1999). Affective motives for car use. *Proceedings of Seminar B of European Transport Conference: transport, planning, policy and practice*. 27-29 de Septiembre. Cambridge, Londres.
- STEG, L., VLEK, CH. & SLOTEGRAAF, G. (2001). Instrumental-reasoned and symbolic-affective motives for using a motor car. *Transportation research Part F*, 4, 151-169.
- STOKOLS, D. & NOVACO, R. W. (1981). Transportation and well-being. An ecological perspective. En I. Altman, J. F. Wohlwill & P. B. Everett (Eds.), *Transportation and behavior. Human behavior and environment. Advances in theory and research* (Vol. 5, pp. 85-130). Nueva York: Plenum press.
- STOKOLS, D., NOVACO, R. W., STOKOLS, J. & CAMPBELL, J. (1978). Traffic congestion, type-A behavior and stress. Recuperado el 2 de Octubre de 2008 desde <http://128.200.36.2/its/publications/papers/ITS/UCL-ITS-WP-78-5.pdf>.
- STRADLING, S. (2006). *Moving around: some aspects of the psychology of transport*. [Recuperado el 10 de enero de 2009 desde http://www.foresight.gov.uk/Intelligent%20Infrastructure%20Systems/Moving_around.pdf]
- STRAUSS, A. & CORBIN, J. (1990). *Basics of qualitative research. Grounded theory procedures and techniques*. Newbury Park, CA: Sage.
- VERPLANKEN, B., AARTS, H. & VAN KNIPPENBERG, A. (1997). Habit, information acquisition, and the process of making travel mode choices. *European Journal of Social Psychology*, 27, 539-560.

