

# LOS PEATONES Y EL TRÁFICO URBANO

*Amando de Miguel*

*Con la colaboración de Tábula V*



**INSTITUTO  
MAPFRE**  
DE SEGURIDAD VIAL

COLECCIÓN CUADERNOS DE SEGURIDAD VIAL

**LOS PEATONES  
Y EL  
TRÁFICO URBANO**

# **LOS PEATONES Y EL TRÁFICO URBANO**

***Amando de Miguel***  
**con la colaboración de *Tábula-V***



**INSTITUTO  
MAPFRE**  
DE SEGURIDAD VIAL

Todos los derechos reservados. Esta publicación, o cualquiera de sus partes, no podrá ser reproducida o transmitida por un sistema de recuperación de información, en ninguna forma ni por ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico, magnético, electroóptico, mediante fotocopias o cualquier otro, sin permiso previo por escrito del editor.

© 2000, Amando de Miguel, Tábula-V  
© 2000, Instituto MAPFRE de Seguridad Vial

Editorial MAPFRE, S. A.  
Paseo de Recoletos, 25 - 28004 Madrid

ISBN: 84-7100-798-3  
Depósito legal: M. /2000

Fotocomposición: Fernández Ciudad, S. L.  
Catalina Suárez, 19 - 28007 Madrid

Impreso en los talleres de Editorial MAPFRE, S. A.  
*Impreso en España - Printed in Spain*

# Índice

<b>Amando de Miguel, ilustre polígrafo .....</b>	<b>IX</b>
<b>Introducción .....</b>	<b>1</b>
<b>1. La definición empírica de «peatón» .....</b>	<b>11</b>
<b>2. El uso peatonal de la ciudad .....</b>	<b>31</b>
<b>3. La percepción del tráfico .....</b>	<b>53</b>
<b>4. El medio urbano .....</b>	<b>69</b>
<b>5. Los riesgos del tráfico por parte de los peatones</b>	<b>97</b>
<b>6. El cumplimiento de las normas de tráfico .....</b>	<b>109</b>
<b>Conclusiones .....</b>	<b>121</b>
<b>Cuestionario de peatones .....</b>	<b>127</b>

## Amando de Miguel, ilustre polígrafo

Cuando en mis lejanos tiempos de estudiante leía algo acerca de don Marcelino Menéndez y Pelayo, me sorprendía que siempre se hiciera referencia a él como el «ilustre polígrafo».

Según el *Diccionario de la Real Academia Española*, polígrafo es: «Autor que ha escrito sobre materias diferentes» y yo invito al lector a que piense cuán aplicable es la aposición que encabeza este prólogo a Amando de Miguel. Ciertamente no pretendo establecer paralelismos ni comparaciones entre él y don Marcelino. Lo único que quiero es resaltar algo que probablemente está en la mente de cualquier persona que conozca, aun superficialmente, su trayectoria y su obra. Como sociólogo es un precursor y un maestro; como catedrático es uno de los —no muchos— que crean escuela; como escritor está dotado del escaso don de la amenidad en el rigor científico y de una notable capacidad para abordar los temas más variados.

Eso es lo que hace perfectamente coherente atribuirle la misma cualidad de «ilustre polígrafo» que al egregio cántabro. Por lo demás el profesor De Miguel es un referente inequívoco en la investigación demoscópica, pero a mí, como lego que soy en la materia, lo que más me admira es que a partir de sus

investigaciones sociológicas sea capaz de escribir libros tan deliciosos como *La España de nuestros abuelos* o *El espíritu de Sancho Panza*; igualmente ha sido capaz de utilizar las mismas técnicas para escudriñar en los sentimientos profundos de la sociedad española y comprobar hasta qué extremo, cien años después, siguen vigentes los rasgos de pesimismo que caracterizaron a la generación del 98.

Todo ello causa admiración pero no extrañeza, porque los que tenemos la fortuna de conocerle sabemos que Amando de Miguel es por encima de todo un humanista; una persona capaz de percibir que detrás de la frialdad de los datos numéricos no hay sino seres y sentimientos humanos y, con esta arcilla, modelar dato a dato, estudio a estudio, la estructura, la sensibilidad, las vivencias y las aspiraciones de la sociedad española.

Si a eso añadimos una riqueza de verbo y una soltura de pluma ciertamente excepcionales (y que para sí quisiera más de un afamado literato) volvemos a encontrarnos con el ilustre polígrafo del que venimos hablando.

El librito que el lector tiene en sus manos participa de una sabia dosificación de rigor científico, creatividad y sentido común que es lo habitual en toda la obra de Amando de Miguel. Forma parte, enriqueciéndola, de la joven colección «Cuadernos de seguridad vial» que promueve el Instituto MAPFRE de Seguridad Vial y es, de algún modo, la culminación de los trabajos, estudios y actividades que han constituido la VI Semana MAPFRE por la Seguridad Vial que, bajo el lema «Mira por dónde andas», se ha desarrollado en el año 2000 y ha tenido como objeto monográfico la seguridad del peatón.

En este *LOS PEATONES Y EL TRÁFICO URBANO* el autor ha querido ir más allá de la pura percepción del peatón ante el fenómeno circulatorio, tal como sugiere el título, para ahondar en una relación más amplia entre el peatón y en entorno urbano. Una relación ciertamente difícil, porque, pese a ser mayoría los peatones y dominante la circulación a pie, las ciudades se van configurando más y más como un medio especialmente hostil para las personas que utilizan sus propias piernas para desplazarse.

Ante esta realidad, las conclusiones del estudio en relación con las opiniones de los peatones de nuestras ciudades son... Permítanme que me detenga aquí para que sea la pluma (el cálamo como a él le gusta decir) del profesor De Miguel la que exponga qué siente, qué percibe y a qué aspira el peatón urbano español. Entre dichas conclusiones, el peatón encontrará novedades —fruto casi siempre del ingenio del autor para cruzar variables— y otras que vienen a certificar, con el aval científico que supone el prestigio de Amando de Miguel, opiniones y realidades concordantes con las propias percepciones de un observador profano pero inquieto.

Por todo ello, es un libro altamente útil para urbanistas y responsables municipales (así lo espero) en la misma medida en la que (estoy seguro) lo es para todos los que trabajamos en el mundo —difícil e ingrato pero apasionante— de la seguridad vial.

Miguel Muñoz  
Presidente del Instituto  
MAPFRE de Seguridad Vial



# Introducción

Uno de los conflictos continuos del actual diseño urbano es la radical incompatibilidad entre el espacio de los vehículos de motor y el de los peatones. El eje de ese diseño es la calzada, que a veces hace compatible la presencia de vehículos y de peatones. El conflicto se presenta cuando los vehículos invaden las aceras y zonas peatonales o cuando los peatones atraviesan las calzadas sin paso señalizado. El conflicto se agrava porque los peatones son mucho más vulnerables que los vehículos al posible encontronazo. El peligro es mayor para niños y ancianos. Simplemente, los vehículos pueden sentirse molestos y nerviosos por tener que conducir esquivando a los peatones que invaden la calzada por donde no deben. Por otra parte, los peatones pueden tener el sentimiento de amenaza por los vehículos que no se detienen en los pasos de cebra o por los que invaden las aceras. Tampoco hay que llegar a la situación límite y lamentable del topetazo.

La solución de algunos urbanistas es la de diseñar la ciudad de tal manera que no coincidan nunca las trayectorias de los vehículos y los peatones. Pero esa solución es más bien utópica y, en todo caso, carísima. Solo se puede aplicar a algunos espacios

privilegiados. De momento, las ciudades españolas no han sido diseñadas por los urbanistas sino por la Historia. Se podrán introducir túneles y pasos elevados, pero esas obras tienen un límite físico y sobre todo económico. Así pues, lo normal es que confluyan muchas veces las trayectorias de los vehículos y los peatones. La confluencia significa posibles riesgos o molestias, que, naturalmente, son más graves para los peatones.

Cuando se habla de la seguridad vial, se piensa automáticamente en los vehículos, en sus ocupantes. Es el momento de preocuparse asimismo por la parte débil o silenciosa, por los peatones. Recordemos que al año mueren en España más de un millar de peatones por causa del tráfico automóvil. La mayor parte de esas víctimas mortales (con su secuela de heridos y de familiares afectados) se producen en el medio urbano. Se trata de un triste conjunto de daños evitables. Es de agradecer cualquier aporte que se realice sobre el planteamiento de ese grave problema social. No es menor la aproximación que aquí se toma, la opinión de una muestra representativa de la población adulta residente en el medio urbano. Se trata de hacer una cala en la opinión de conductores y peatones para comprobar cómo perciben el conflicto aludido.

Cuando hablamos de peatones, por un lado, y de conductores de vehículos, por otro, no estamos enfrentando realmente dos tipos excluyentes de personas. En España el parque de vehículos automóviles es más numeroso que el conjunto de familias. Así pues, estamos ante dos tipos de papeles sociales que resultan más bien intercambiables. Prácticamente todos los adultos son peatones, casi todos suben alguna vez a un vehículo y la mayoría de ellos lo conducen. Precisamente, el hecho de que esos dos papeles (caminar y conducir un vehículo) sean tan intercambiables representa un peligro potencial. Los peatones aparecen cada vez más familiarizados con los vehículos, hasta el punto de perderles el respeto, por así decirlo. Es corriente ver cómo los urbanícolas más avanzados sortean los coches fuera de los pasos de peatones. Muchos de ellos serán conductores que acaban de dejar el coche, puede que en doble fila o sobre

una acera. Tampoco hay que ver aquí una conducta vandálica o insolidaria; simplemente, el espacio urbano es insuficiente para contener, ordenado, el parque de vehículos. El urbanícola se ve acuciado por la falta de tiempo. La prisa significa riesgo.

Aunque nos referimos a un posible conflicto por el espacio entre conductores y peatones, la relación es muy asimétrica, y cada vez más. Por un lado, los vehículos adquieren una creciente potencia y velocidad, aunque también mejoran los dispositivos de seguridad. Pero los conductores cuentan con ellos, así que también se arriesgan cada vez más. Por otro lado, los peatones representan un corte de la población que va envejeciendo y, por tanto, pierde motilidad. Añádase el hecho de la creciente densidad de vehículos en el plano de las ciudades. El parque de vehículos se duplica cada media docena de años, ritmo que desborda cualquier posibilidad de añadir espacio urbano para vías y aparcamientos. El resultado inevitable es un grado de congestión urbana que supera todas las previsiones.

Las investigaciones sociológicas sobre el tráfico han adoptado mayormente el punto de vista de los conductores. Cierto es que ese comportamiento es el responsable de muchos accidentes, de los más aparatosos. La conducta arriesgada del peatón se considera como algo excepcional y casi como una constante inevitable. Alarma especialmente el choque entre dos (o más) vehículos. Pero no hay que desechar el interés que pueda tener la conducta de los peatones, su modo de ver la situación del tráfico urbano. Ese es precisamente la parte más original del texto que sigue.

Interesa la conducta peatonal, pero no solo la que supone riesgo de accidente. Vehículos y peatones se pueden ver también como posibles estímulos negativos, susceptibles de molestia recíproca. Tampoco hay que cargar las tintas sobre los efectos negativos, más o menos evitables. El tráfico automóvil representa igualmente aspectos positivos para la vida urbana. Es evidente la inmensa facilidad para moverse, para multiplicar la actividad humana, que representa la generalización del automóvil. Pensemos en el supuesto extremo de la disponibilidad de

las ambulancias. Desde hace algunos lustros ya no se ve el espectáculo, antes tan corriente, de un coche que corría veloz tocando la bocina y sacando un pañuelo por la ventanilla. Era una ambulancia provisional que llevaba algún herido, enfermo o parturienta. Ha sido sustituido, con notable ventaja, por la ambulancia profesional.

Al final habrá que hacer el balance que significa la percepción del tráfico rodado por parte de los peatones en el medio urbano. Será un aspecto dinámico de la ciudad como modo de vida, algo más que su dimensión más visible como espacio organizado.

Dado el carácter primerizo de la investigación que aquí se presenta, no extrañará que se desenvuelva en un plano más bien descriptivo. Es una primera aproximación del tráfico urbano tal como lo perciben los peatones. Partimos de una muestra telefónica de 1000 adultos, representativos de la población de todas las regiones españolas. La referimos a los residentes de los municipios urbanos, los que cuentan con más de 10.000 habitantes. Se excluye así el supuesto de la población rural, cuyos problemas de tráfico son muy específicos y minoritarios.

Anticipemos, de forma sintética, el contenido de los capítulos que integran el texto que sigue. Se ordenan desde los aspectos más descriptivos a los referidos a los conflictos de normas, valores e intereses.

**La definición empírica de peatón** trata de delimitar el mapa del público urbano según una sencilla «tipología de peatonalidad». Se trata de averiguar qué tipo de personas utilizan más la calle y qué consecuencias tiene ese uso.

**El uso peatonal de la ciudad** selecciona dos contenidos que plantean problemas urbanísticos: las calles peatonales y los parques. Se contrasta la opinión con la conducta. Por ejemplo, se ha observado muchas veces la oposición entre el deseo social de más parques («faltan espacios verdes») y el uso real de esas zonas de recreo. La paradoja se resuelve al imaginar que muchas personas, sobre todo mayores o con niños pequeños, demandan los espacios verdes al lado mismo de donde resi-

den. Naturalmente, ese deseo no es factible para todos los habitantes.

**La percepción del tráfico** entra de lleno en el objeto central de nuestra investigación. Se trata de averiguar algunos datos sobre la experiencia que supone el conflicto entre vehículos y peatones. De manera muy general nos aproximamos al sentimiento del riesgo que presenta el hecho de caminar por la ciudad.

**El medio urbano** amplía la percepción de los aspectos más conflictivos. Se trata de ver si los urbanícolas (conductores o peatones) registran algunas de las molestias que caracterizan la vida de las ciudades congestionadas. Se avanza la actitud respecto a ciertas medidas de política urbanística que podrían adoptarse.

**Los riesgos del tráfico** se concretan en un solo punto, que es central en la determinación del riesgo peatonal. Se trata de saber si los peatones utilizan estrictamente los pasos de cebra o se atreven a sortear los vehículos. Naturalmente, se dan los dos tipos de personas. Se trata de precisar quiénes son y qué concomitancias tienen las dos actitudes.

**El cumplimiento de las normas** aparece indirectamente en algunos de los puntos anteriores. Ahora se indaga, de forma más específica, el conocimiento de algunas reglas de tráfico y el grado de aceptación que suponen. Se dan varias vueltas a las mismas cuestiones de los riesgos y las normas porque se supone que suscitan ciertas dosis de insinceridad o de ocultamiento. Por esa razón se utiliza también la triple visión de la conducta del sujeto, la de las otras personas y el juicio que merecen.

Los aspectos mencionados son otros tantos estímulos para suscitar la opinión de los entrevistados. No basta con certificar **cuántos** opinan qué cosa. Ahí suelen pararse las encuestas de tipo periodístico, pero cumple avanzar un poco más. Interesa precisar **qué tipo** de personas gradúan esa opinión general. El tipo se refiere no solo a la distinción entre peatones y conductores sino a otros varios rasgos biográficos o de posición social. De esa forma, el análisis nos lleva a adelantar las **razones** por

las que se emiten unas u otras opiniones. Es evidente la utilidad que puede tener un tratamiento con el detalle indicado. Permite orientar las futuras campañas de tráfico, tanto las oficiales como las privadas. No solo eso. La divulgación de los datos así tratados puede facilitar el cambio de mentalidad para lograr que los conductores y los peatones sean cada vez más conscientes y responsables. El reflejo de la realidad social contiene siempre un propósito educativo. Al menos esa ha sido la intención de los investigadores de Tábula-V y de la Fundación MAPFRE al auspiciar y publicar este trabajo. El propósito inicial es que sirva de motivo de reflexión como parte de las campañas de seguridad vial.

El lector no profesional concluirá a veces que los resultados que aquí se presentan simplemente corroboran lo ya sabido. Eso suele ser así en casi todas las calas que se hacen en la opinión del público. Esta no va a ser una excepción. Pero el sociólogo debe advertir que el hecho de que los datos corroboren las impresiones previas no hace que pierdan utilidad. En ese caso son útiles porque permiten cuantificar las impresiones personales, por lo general bastante imprecisas o incluso borrosas. Por otra parte, sucede también, no pocas veces, que los datos contradicen las impresiones que pueda uno tener de la realidad observada. En ese caso de contradicción cabe la quejencia de hacer que prevalezcan las opiniones propias. Pero cabe también la conclusión humilde de que uno puede estar equivocado. Repárese en que, si bien las muestras de las encuestas suelen ser pequeñas, más reducidas y sesgadas son las que hacemos normalmente con las observaciones corrientes. De todas formas, los datos de la encuesta se manifiestan en términos de probabilidad. Es decir, si hiciéramos muchas mediciones sistemáticas sería más segura la conclusión que se podría obtener. La observación científica es siempre parcial, pero es también acumulativa.

Antes de entrar en la interpretación de los datos, el lector tiene ante sí cuatro vías para hacerse con la evidencia de los resultados. Se ordenan de mayor a menor facilidad de compren-

sión o de mayor o menor disponibilidad de tiempo para la operación de lectura.

- (a) La más elemental y expresiva es la de seguir los gráficos, que «hablan por sí solos», pero se refieren nada más que a los datos generales. La precisión cuantitativa no pasa de la impresión que pueda tener la figura en la capacidad perceptiva del lector.
- (b) Una segunda aproximación, igualmente sintética, es la de fijarse en las **conclusiones** que acompañan al texto. Vienen a ser una condensación de los resultados sin el aparato analítico que fundamenta el argumento. La falta de matices se compensa con la capacidad para generalizar que tienen los datos generales.
- (c) La forma más natural de hacerse con los resultados del análisis es seguir el texto, que es relativamente sencillo. Se observará que el texto reproduce pocos porcentajes; solo los más llamativos. Lo que importa no es el «valor facial» de las relaciones que se establecen. La única complicación de este enfoque es que no se conforma con los datos generales (cuántos responden a las opciones planteadas). Avanza un verdadero análisis, es decir, especifica en qué condiciones y circunstancias se manifiestan unas u otras opiniones. Para facilitar todavía más la lectura del texto, sus principales conclusiones se destacan tipográficamente.
- (d) Una cuarta vía, más precisa y profesional, es la de «leer» los cuadros que se acompañan. Para ello se precisan algunas explicaciones que van a continuación. Si el lector pretende más precisión, se recomienda la consulta del libro de Amando de Miguel, *Manual del perfecto sociólogo* (Madrid: Espasa, 1997). Viene a ser una especie de «manual de operaciones» del equipo de Tábula-V.

Los cuadros llevan las siguientes indicaciones:

- (1) La **base**, esto es, a quiénes se hace la pregunta. Normalmente las preguntas se dirigen a todos los entrevistados, pero a veces se establece alguna condición (por ejemplo, si tienen carné de conducir).
- (2) Qué significan los **datos numéricos** del cuadro. Lo indica el enunciado superior del cuadro. Normalmente son «porcentajes» de la base indicada. A veces, para simplificar, se trata de «índices» muy sencillos, cuya fórmula se explica al comienzo de la serie de cuadros que corresponda. Los «índices» se utilizan con propósitos de simplificación de los datos cuando son especialmente complejos. Después de todo, la evidencia está en los resultados; su interpretación siempre será un tanto subjetiva. Los porcentajes pueden ser «horizontales», «de cada combinación» o «del total de casos».

Los **porcentajes horizontales** equivalen a la distribución de las respuestas de una pregunta, bien para el total o para cada uno de los grupos clasificados por alguna variable simple, por ejemplo, la edad. Como es lógico, los porcentajes horizontales suman 100%, con alguna tolerancia para el redondeo y a veces para los que no contestan a la pregunta. Los porcentajes horizontales han de ser leídos verticalmente cuando se asignan a diversos grupos, como la edad, según el ejemplo citado. De esa forma, sabremos inmediatamente si oscilan de forma ordenada (crecen o decrecen) de acuerdo con la variable de clasificación, para seguir con el ejemplo, la edad. Se trata de saber si son los jóvenes o los mayores, o ninguno de esos extremos de la escala etánea, quienes se caracterizan por la frecuencia más alta. Para facilitar la lectura de los datos se antepone una «C» a la frecuencia máxima de cada columna. Recuérdesse que leemos por columnas los datos que se han calculado horizontalmente. Es fundamental retener esa norma paradójica del arte interpretativo.

Hay un caso particular de **porcentajes horizontales múltiples**. Simplemente resume, en un mismo cua-



dro, las contestaciones a varias preguntas similares. De cada una de ellas se considera solo un porcentaje, el más expresivo de la distribución. De esa forma, se comprime el espacio para comparar el resultado de diversas preguntas con el mismo enunciado básico. El esquema interpretativo sigue siendo el mismo.

Un poco más compleja, pero más útil, es la presentación de los **porcentajes de cada combinación**. Responden a un diseño de cuadro en el que hay dos variables de clasificación, por ejemplo, el sexo y la edad. El porcentaje se levanta para cada casilla o combinación de los dos datos. Por ejemplo, las «mujeres jóvenes». La cifra que figura en esa casilla indica el valor del porcentaje que alcanza. El resto, hasta 100%, equivale a los casos que **no** contestan lo indicado según figura en el enunciado superior del cuadro. Así pues, se trata ahora de comparar los valores de unas casillas con otras. Las comparaciones pueden hacerse ahora verticalmente (por columnas) u horizontalmente (por filas). Para facilitar las comparaciones, se indica con una «C» el valor más alto de cada columna y con una «F» el más alto de cada fila. Debe recordarse que el ojo humano (es decir, la mente) percibe mejor las comparaciones por columnas que por filas.

Algunas veces se introducen cuadros con los **porcentajes del total de casos**. Es la forma de representar el peso que tienen las distintas categorías de las tipologías en cuestión. Es una presentación descriptiva que no sirve para comparar. La suma de todas las casillas interiores equivale al 100% de los casos, a salvo del redondeo o de los restos que no emiten información.

Los cuadros van numerados dentro de cada capítulo. A veces, algunos más sencillos, de una sola variable de clasificación, se introducen sin numerar al hilo del texto. De esa forma se facilita la comprensión del argumento.

Cuando hablamos de valores «más altos», debe entenderse que se trata de **significativamente** más altos.

Esto es, debe haber un orden entre los varios porcentajes que se comparan (si son más de dos) y una diferencia apreciable entre ellos. La decisión depende un poco del «ojo clínico» del analista. Como criterio general, se admite como significativa la diferencia de cinco o seis puntos porcentuales entre dos porcentajes. Esa amplitud significativa depende, a su vez, del número de casos que contengan los diversos grupos o bases. Lo fundamental es que, cuando la comparación es de más de dos porcentajes, la secuencia resulte ordenada, esto es, no aleatoria.

En un cuadro con dos variables de clasificación, esto es, con «porcentajes de cada combinación», importa mucho la casilla que contenga una «C» y una «F». Quiere decir que se trata de la combinación que adhiere el porcentaje más alto de todo el cuadro. Es lo primero que debe destacarse.

Si, a pesar de las indicaciones anteriores, la lectura directa de los cuadros se hace difícil, el lector puede volver a la opción de seguir el texto literario. Los cuadros y gráficos le servirán entonces de consulta para precisar algún dato más estratégico. Lo fundamental es que el diseño analítico responda a esta cuestión: en qué condiciones o circunstancias el público expresa unas u otras opiniones. Repetimos, no basta con el dato de **cuántos** opinan qué cosa, sino, a ser posible, **quiénes** (en términos agregados) son los que así responden.

Los porcentajes van siempre enteros, redondeados a la unidad más cercana. La alternativa de porcentajes con un decimal (y no digamos con dos) suele ser una práctica desaconsejable cuando se trata de datos de encuesta. Bien está cuando se refieren a la población total, a los datos estadísticos. Pero, aun así, debe anotarse que el ojo lector percibe mal las series de datos que representan porcentajes con decimales. En rigor, los porcentajes de una encuesta expresan, cada uno de ellos, el punto medio de la correspondiente zona de datos. Es una advertencia que puede parecer obvia, pero que se suele pasar por alto.

# 1

## La definición empírica de «peatón»

No hay una exclusión tajante entre el papel de conductor y el de peatón. Nuestros datos nos dicen que *el 62% de los españoles consultados tienen carné de conducir* (coche o moto). *Es decir, potencialmente cuatro de cada diez son peatones, a no ser que vayan siempre en algún vehículo.* A lo cual hay que añadir, como luego veremos, los conductores que generalmente no conducen.

Interesa desarrollar el dato fundamental de ese 62% de entrevistados que tienen carné de conducir. Es la base potencial de los que pueden llevar un vehículo. Se trata, claro está, de un porcentaje medio, sometido a grandes variaciones.

Nuestra encuesta no permite el análisis pormenorizado de las diferencias regionales. No obstante, podemos anotar el dato ilustrativo de que la posesión de carné de conducir es algo más frecuente en Barcelona (65%) que en Madrid (58%). Dado que la diferencia hasta el 100% constituye el tipo de los «peatones potenciales», se resalta que esa característica afecta especialmente a la población madrileña. Puede que ese rasgo se deba a que en Madrid reside una proporción mayor de población inactiva (jubilados, amas de casa, estudiantes). Retengamos el hecho

por si pudiera darnos alguna pista para explicar las diferencias, que luego vamos a ver, entre Madrid y Barcelona. Son más notorias de lo que haría esperar la equivalencia del número y densidad de sus habitantes.

La posesión del carné de conducir, aunque ya mayoritaria, está lejos de saturarse como un rasgo general de la población. Lo que es más decisivo, la distribución de esa característica no se produce al azar. *El hecho de poseer carné de conducir es un dato fundamentalmente masculino (80%). Dentro de cada sexo, afecta de manera más llamativa al grupo de los maduros (30-44 años).* Lo más descollante es que, edad por edad, sigue siendo cierto que los varones han sacado el carné de conducir más que las mujeres. La diferencia entre los sexos se reduce al mínimo en el estrato de los jóvenes, y se va ampliando conforme subimos por la escala de edades (Cuadro 1.1).

El doble efecto de la edad y del sexo, que observamos a través de la posesión del carné, concuerda con otros muchos datos de la realidad social, que se presentan del mismo modo. Por lo general, el estrato de los maduros (30-44 años) es el más activo, no solo a efectos ocupacionales, sino respecto al consumo de muchos bienes y servicios. Por otro lado, las diferencias que establece el sexo en la conducta y los modos de pensar se acortan, hasta igualarse a veces, en el caso de los jóvenes. No obstante, ese fenómeno de convergencia en la edad juvenil no se produce del todo cuando lo referimos a la posesión del carné de conducir. Al menos potencialmente, el papel de peatón (como la persona que carece de carné de conducir) sigue siendo fundamentalmente femenino, incluso en los jóvenes.

De forma sintética, la comparación entre los extremos nos dice mucho sobre la gran variabilidad que supone el hecho de tener carné de conducir. Afecta al 95% de los varones maduros (30-44 años), pero solo al 14% de las mujeres que superan la edad de jubilación. Otra cosa es, como luego veremos, la conducción habitual de un vehículo por parte de esa población que tiene carné de conducir. De momento concluimos con la impresión de que más de la mitad de las mujeres y el 20% de los

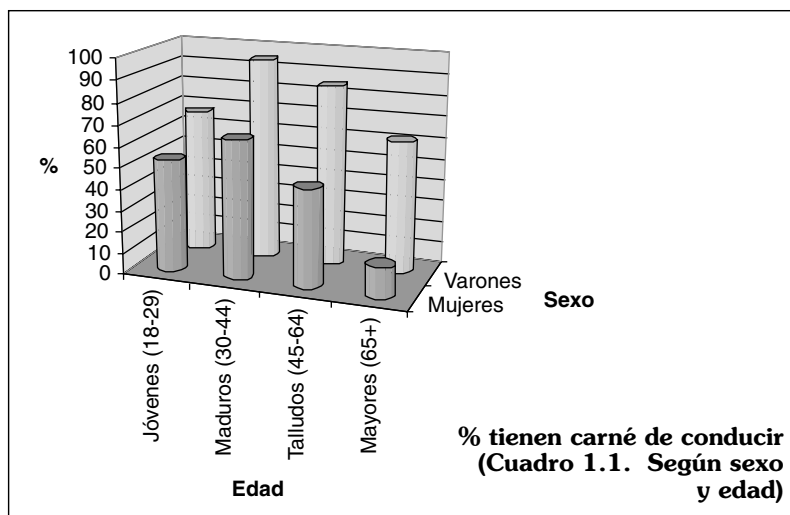
**Cuadro 1.1 % tienen carné de conducir**

Edad	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Jóvenes (18-29)	53	F 68	60
Maduros (30-44)	C 65	F C 95	C 80
Talludos (45-64)	46	F 85	65
Mayores (65 y más)	14	F 62	33
TOTAL	47	F 80	62

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

% de cada combinación.



varones son potenciales peatones, fuera de la situación en que suban a algún vehículo. Estamos bastante lejos de la hipotética situación en la que todos los adultos estén «motorizados». La cifra media de vehículos por mil habitantes nos puede distorsionar un tanto la realidad. Muchas familias cuentan con dos o más vehículos, y otras con ninguno.

Durante mucho tiempo, el hecho de tener carné de conducir ha sido un indicador de posición social y de actividad. Sigue

siéndolo, aunque las diferencias sociales hayan menguado mucho. Lo podemos comprobar, por ejemplo, a través de la clasificación del nivel de estudios. *Según se sube por la pirámide educativa, aumenta la frecuencia de la posesión de carné de conducir. El máximo corresponde a los estudios medios o superiores (79%) y el mínimo a los que no han pasado por la escuela primaria (45%).* La diferencia es ostensible. Bien es verdad que se explica en parte por razón de la edad, factor que, a su vez, condiciona la actividad fuera de casa. Pero, aun así, si establecemos dos grandes grupos de edad (por encima o por debajo de los 45 años) sigue manteniéndose la relación indicada. Es decir, cuanto más alto sea el grado escolar, más probable es la posesión de carné de conducir. Quizá lo más reseñable sea que esa diferencia establecida por los estudios se reduce visiblemente en el grupo de menos edad. Apunta otra vez la tesis de la convergencia, esto es, de la igualdad, pero la equiparación está todavía lejos de lograrse. Por el lado del grado escolar se advierte también que los peatones potenciales pertenecen a los estratos menos instruidos, especialmente cuando superan los 45 años (Cuadro 1.2).

**Cuadro 1.2 % tienen carné de conducir**

Estudios	Edad		Total
	18-44	45 y más	
Medios o superiores	C 75	F C 89	C 79
Secundarios	70	71	70
Primarios o menos	F 62	38	45
TOTAL	F 70	53	62

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
«F»: % significativamente más alto de cada fila.  
% de cada combinación.

Tradicionalmente, el grado escolar ocultaba otra forma de desigualdad, la distinta proporción de varones o de mujeres que accedían a la enseñanza no obligatoria. Esa diferencia se sigue manteniendo para el conjunto de la población española, si bien

se amortigua bastante cuando nos referimos a la que tiene menos de 45 años. Por lo que respecta a la distinción que ahora nos ocupa, la posesión de carné de conducir califica mejor a las personas con estudios medios o superiores con independencia del sexo. Con todo, lo más destacado es que, *sea cual sea el grado escolar, es más probable que los varones tengan carné de conducir*. También se prueba que, según se desciende por la escala educativa, es mayor la diferencia que establece el sexo. Es natural, puesto que la población que no ha pasado de la enseñanza obligatoria se caracteriza por ser entrada en años (Cuadro 1.3).

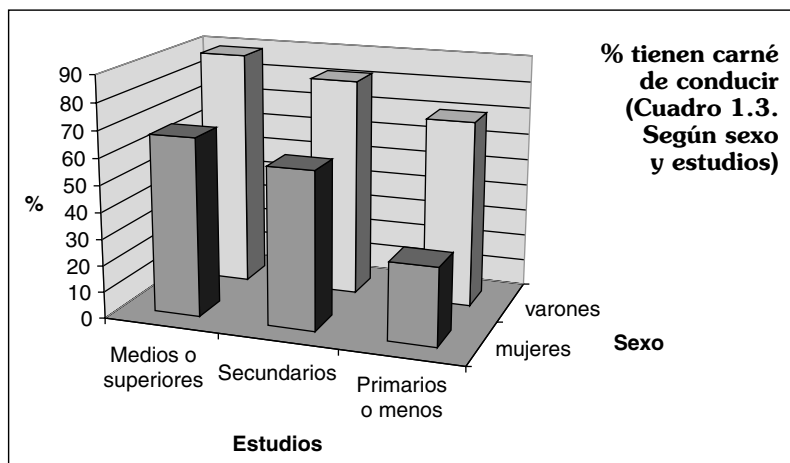
**Cuadro 1.3 % tienen carné de conducir**

Estudios	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Medios o superiores	C 67	F C 89	C 79
Secundarios	59	F 82	70
Primarios o menos	29	F 70	45
TOTAL	47	F 80	62

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

% de cada combinación.



Por todas partes se nos muestra la hipótesis de la convergencia respecto a la posesión de carné de conducir. Pero esa equiparación todavía no se ha logrado del todo. Habrá ya más vehículos que hogares, pero no todos los adultos tienen carné de conducir.

Como es lógico suponer, la posesión del carné de conducir tiene mucho que ver con la actividad laboral. Por muy desarrollado que esté el transporte público en las grandes ciudades, la economía actual impone la exigencia de conducir el vehículo propio para el desempeño de muchas ocupaciones. Así pues, *no debe sorprender que casi todos los ocupados posean carné de conducir: 85%, que llega al 93% en el caso de que sean varones*. La proporción baja mucho en la siguiente categoría, la de los parados (62%). Aun así, estamos al mismo nivel que la media. Lo cual indica que la categoría de parados no es ya tan residual o marginal como solía ser antaño. Nos acercamos a la situación de los países desarrollados por la que los parados que pretendan encontrar trabajo deben tener un vehículo o por lo menos saber conducirlo. Sigue operando en los parados la diferencia a favor de los varones, que es la pauta general. En esta ocasión el 68% de los varones sin empleo poseen carné de conducir, frente al 54% de las mujeres. El contraste entre los sexos se mantiene, incluso, cuando la aplicamos al caso de los estudiantes: 48% con carné si son varones, frente al 36% para las mujeres. La razón de la edad y de la condición de los estudiantes haría esperar la completa equiparación respecto a la posesión del carné de conducir. No es así, como vemos. El dato que estamos analizando supone que esa misma diferencia según el sexo se perciba igualmente en el caso de los jubilados. La proporción de amas de casa con carné de conducir es francamente baja (40%). Una vez más, se refuerza la idea de que estamos todavía ante un rasgo de desigualdad social. La tendencia es hacia la igualación, pero aquí se registra la «fotografía» de la sociedad española para una fecha (Cuadro 1.4).



**Cuadro 1.4 % tienen carné de conducir**

Actividad laboral	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Ocupados	C 71	F C 93	C 85
Parados	54	F 68	62
Estudiantes	36	F 48	42
Amas de casa	40	*	41
Jubilados	14	F 63	41
TOTAL	47	F 80	62

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

\*: Pocos casos en la base.

% de cada combinación.

Más adelante, vamos a describir con detalle la «tipología de sentido de riesgo urbano» (capítulo 4). De momento, utilizamos sus componentes para comprobar si tienen relación con el dato de poseer carné de conducir. En efecto, así es. Podríamos resumir la relación obtenida afirmando que la sensación de seguridad en el tráfico urbano la tienen destacadamente las personas con carné de conducir. Vista por el otro lado, la conclusión es que *las personas más amedrentadas respecto al tráfico urbano son las que integran el grueso de los peatones potenciales*. El temor es tanto porque les pueda atropellar un vehículo o porque puedan ser robados. Los peatones potenciales son, como estamos viendo, los que no tienen carné de conducir. Con todo, el primer aspecto de la posibilidad de ser atropellados es el que se relaciona más claramente con el dato del carné de conducir. En conjunto, tienen carné de conducir el 75% de los que «nunca» han considerado la posibilidad de ser atropellados y de ser robados. Esa combinación afecta a más de la cuarta parte de la muestra. De ella, como decimos, las tres cuartas partes tienen carné de conducir. En cambio, solo la mitad de los que ven alta la posibilidad de ser atropellados tienen carné (Cuadro 1.5).

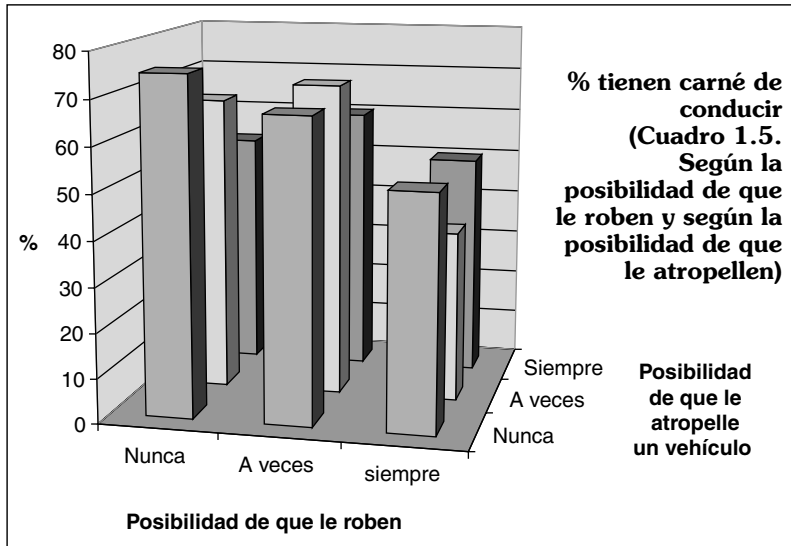
**Cuadro 1.5 % tienen carné de conducir**

Considera la posibilidad de que le atropelle un vehículo	Considera la posibilidad de que le roben			Total
	Siempre	A veces	Nunca	
Nunca	53	66	F C 75	C 71
A veces	60	70	67	67
Siempre	50	38	52	49
TOTAL	52	62	F 68	62

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

% de cada combinación.



Existe asimismo una relación parecida entre el hecho de tener carné de conducir y la «tipología de cumplimiento de las normas por parte de los conductores», que más adelante detallaremos (capítulo 4). Así, *el máximo de posesión de carné de conducir (72%) corresponde a la combinación de mayor incumplimiento de las normas. Es la que percibe como un hecho*

*corriente el de aparcar en segunda fila y el de parar pocas veces ante un paso de cebra.* En cambio, la presencia de carné de conducir es mucho más reducida (48%) cuando afecta a la combinación contraria de mayor cumplimiento de las normas.

Repárese en que los dos índices comentados, tanto el de sentido de riesgo urbano como el de cumplimiento de las normas por los conductores, son subjetivos. Lo son así por definición del método de encuesta, que se basa en las declaraciones de los entrevistados. Así es como hay que entender el resultado paradójico que estamos viendo. Los peatones potenciales se asocian con el temor que les provoca el tráfico urbano y al mismo tiempo con la percepción de que los automovilistas cumplen mejor las normas (Cuadro 1.6).

**Cuadro 1.6 % tienen carné de conducir**

<b>Los vehículos se paran ante un paso de cebra</b>	<b>Vehículos de segunda fila</b>		<b>Total</b>
	<b>Es corriente</b>	<b>Sucede a veces o nunca</b>	
Siempre	F 61	48	56
Pocas veces	F C 72	48	C 67
TOTAL	F 68	48	62

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
«F»: % significativamente más alto de cada fila.  
% de cada combinación.

Tenemos también una «tipología de cumplimiento de las normas por parte de los peatones» (descrita en el capítulo 5). El extremo de cumplimiento de las normas de tráfico por los peatones supone sólo el 52% de los que cuentan con carné de conducir. Al contrario, esa proporción llega al 72% en el extremo opuesto del general incumplimiento de las normas por parte de los peatones. Así pues, *los peatones potenciales (pocos carné de conducir) no solo perciben un mejor cumplimiento de las normas por parte de los conductores sino de los peatones.* Esa aso-

ciación está muy clara; puede ser contradictoria con el estereotipo del peatón desconfiado, o al menos, receloso del general incumplimiento de las normas. Los datos no dejan lugar a dudas. La posesión de carné de conducir abunda en la combinación que percibe a los peatones como no cumplidores de las normas (72%). Se combina tanto el juicio general sobre la conducta de los peatones como el reconocimiento de que ellos mismos atraviesan la calle por cualquier sitio. Es claro el contraste con la combinación contraria de cumplimiento de las normas por parte de los peatones. Ahí solo el 52% tienen carné de conducir, es decir, hay muchos más peatones potenciales (Cuadro 1.7).

**Cuadro 1.7 % tienen carné de conducir**

<b>Las personas cercanas al entrevistado cumplen las normas de circulación</b>	<b>Cuando quieren cruzar una calle sin paso de cebra</b>		
	<b>Dan un rodeo para pasar por el paso de cebra</b>		<b>Total</b>
	<b>Sortean los coches</b>	<b>Total</b>	
Sí	F 71	52	61
No	F 72	C 59	C 66
TOTAL	F 71	54	62

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
«F»: % significativamente más alto de cada fila.  
% de cada combinación.

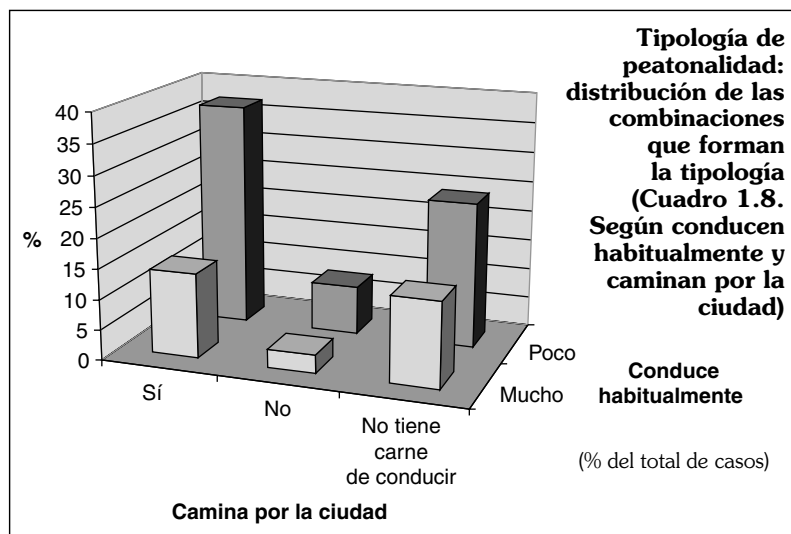
El dato de tener carné de conducir, el de conducir realmente, combinados ambos con el hecho de caminar mucho o poco por la ciudad, nos permite construir una «tipología de peatonalidad». La distribución de las combinaciones que resultan figura en el cuadro 1.8. Así se registra que *la combinación más frecuente es la de conducir habitualmente algún vehículo y caminar poco por la ciudad: alcanza al 37% de los entrevistados*. Esa fracción corresponde a los conductores (automovilistas o moteros) puros. Aun así, como vemos, es minoritaria. Da lugar a que tengan un relativo peso las otras combinaciones. *Le sigue en orden de im-*

portancia la de los que no tienen carné de conducir y caminan poco por la ciudad (24%), bien porque salen poco de casa o porque utilizan vehículos. El resto de las combinaciones destacan muy poco. La que podríamos llamar de «peatones puros» (no tienen carné y caminan mucho) representa solo al 14% de la muestra. El tipo más minoritario (solo el 3%) lo constituye la combinación de no conducir habitualmente, aunque tengan carné, y caminar mucho por la ciudad (Cuadro 1.8).

**Cuadro 1.8 Tipología de peatonalidad: distribución de las combinaciones que forman la tipología**

Camina por la ciudad	Conduce habitualmente		No tiene carné de conducir	Total
	Sí	No		
Mucho	14	3	14	31
Poco	37	8	24	69
TOTAL	51	11	38	100

% del total de casos.



Lo más interesante de la «tipología de peatonalidad» así construida es que luego podremos proyectar los seis tipos resultantes sobre el resto de las preguntas del cuestionario. De esa forma podemos determinar si los conductores o los peatones «puros», más los tipos intermedios, se distinguen respecto a la consideración de la ciudad y del tráfico.

De momento, nos detenemos en el dato de los que, teniendo carné de conducir, conducen habitualmente. Se trata de una proporción alta. *Ocho de cada diez personas con carné de conducir dicen conducir habitualmente el coche o la moto.* De nuevo se advierte que esa proporción se eleva más en Barcelona (84%) que en Madrid (76%). La diferencia tampoco es muy abultada. Dada la alta densidad de carnés de conducir en las ciudades, esa proporción tan elevada permite anticipar que el tráfico va a ser muy dificultoso. Todavía no ha penetrado del todo el uso cotidiano del transporte público. No hace falta hacer encuestas para llegar a esa conclusión. Lo interesante, a nuestros efectos, es otro dato. *La alta proporción de personas con carné que utilizan regularmente el vehículo sobresale en los varones (90%) y las personas de 30 a 44 años (85%).* La combinación de ambas circunstancias eleva la proporción de los que conducen habitualmente hasta el 93%. Así pues, ya tenemos que el «retrato robot» del conductor urbano corresponde a un varón maduro (30-44 años). No es solo que los varones, de cualquier edad, tengan más carnés de conducir. Lo más elocuente es que, cuando tienen carné, *los varones de cualquier edad utilizan más el vehículo que las mujeres.* La diferencia relativa entre los sexos se amplía con la edad. El corte se hace más ostensible a partir de los 45 años (Cuadro 1.9).

La combinación del estrato de los maduros (30-44 años) con los varones corresponde a la mayor actividad en todos los órdenes, excepto el propiamente hogareño. Según eso, no extrañará que la actividad laboral condicione muy claramente la decisión de conducir habitualmente. Recordemos que la base del cálculo es ahora los que tienen carné de conducir, que son la mayoría. Esa condición rebaja notablemente la amplitud de las

**Cuadro 1.9 % conducen habitualmente**

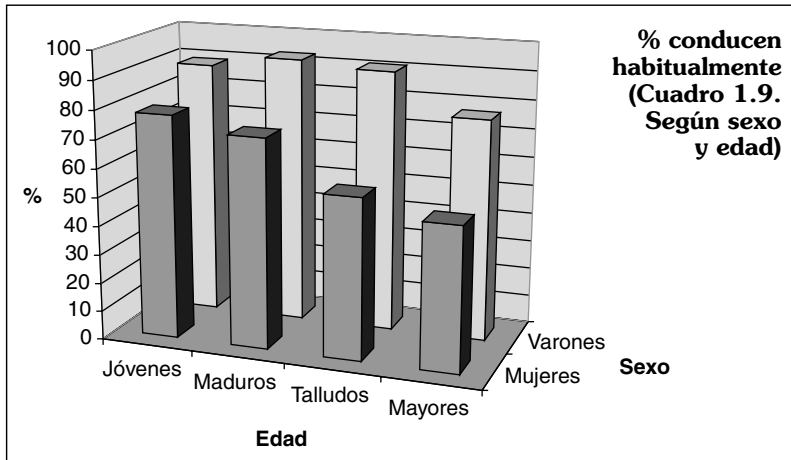
Edad	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Jóvenes	C 78	F 89	84
Maduros	73	F C 93	C 85
Talludos	56	F 91	78
Mayores	50	F 77	70
TOTAL	68	F 90	81

base: tienen carné de conducir.

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

% de cada combinación.



bases, por lo que las conclusiones no pueden ser muy terminantes. De todas formas, los datos corroboran algunos supuestos que parecen lógicos. Por ejemplo, es claro que, *en los dos sexos, la mayor frecuencia de conducir habitualmente la dan las personas ocupadas. La mínima corresponde a los jubilados, tanto varones como mujeres, y a las amas de casa.* Ahora se confirma, con mayor seguridad, que, *sea cual sea la relación con la actividad laboral, la propensión a utilizar el vehículo es resueltamente masculina* (Cuadro 1.10).

**Cuadro 1.10 % conducen habitualmente**

Actividad laboral	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Ocupados	C 77	F C 94	C 89
Parados	50	F 83	70
Estudiantes	75	F 81	79
Amas de casa	59	*	59
Jubilados	45	F 79	74
TOTAL	68	F 90	81

base: tienen carné de conducir.  
«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
«F»: % significativamente más alto de cada fila.  
\* Pocos casos en la base.  
% de cada combinación.

Hasta ahora hemos recurrido a datos objetivos, si los entrevistados tienen carné y si utilizan el vehículo. Cabe también una consideración más subjetiva, pero no menos interesante; en todo caso complementaria y útil. Se trata de saber las preferencias de los que tienen carné en los movimientos dentro de la ciudad. Cuántos prefieren utilizar el vehículo propio, el transporte público o simplemente caminar (o ir en bicicleta). Naturalmente, las preferencias son un resultado de las condiciones personales: si se dispone de un vehículo y el lugar de la residencia respecto al del trabajo o estudio. Por encima de todo está la facilidad de acceso al transporte público. Veamos los datos generales. *El 37% de los consultados con carné de conducir prefieren caminar para desplazarse por la ciudad. El 36% de las personas con carné de conducir prefieren utilizar el vehículo propio. Solo el 25% se inclina por recurrir al transporte público.* Recuérdese que estamos hablando de preferencias. Por eso se idealiza un poco el deseo de caminar y quizá se infraestima el recurso al transporte público. Sin embargo, es un dato relevante que se prefiera caminar, naturalmente, «siempre que se pueda», como advertía el enunciado de la pregunta (Cuadro 1.11).



**Cuadro 1.11 En los desplazamientos por la ciudad**

Sexo y edad		% prefieren...		
		Utilizar el vehículo propio	Utilizar el transporte público	Caminar o bicicleta
Varones	Jóvenes	C 51	17	32
	Maduros	46	20	34
	Talludos	32	C 27	37
	Mayores	16	26	C 58
Mujeres	Jóvenes	C 50	21	26
	Maduros	29	32	39
	Talludos	11	35	C 48
	Mayores	29	C 43	29
Total	Varones	C 40	22	37
	Mujeres	30	C 30	37
Total	Jóvenes	C 51	19	29
	Maduros	39	25	36
	Talludos	24	C 30	41
	Mayores	19	C 30	C 51
TOTAL		36	25	37

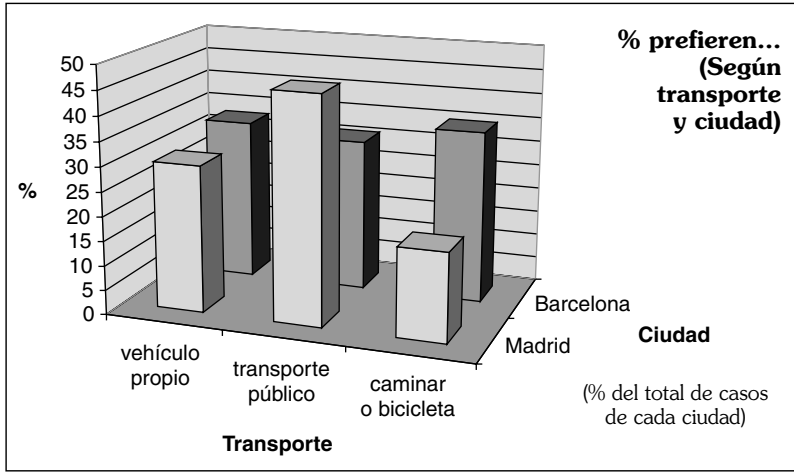
«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
% horizontales.

Una vez más, encontramos una notable diferencia entre Madrid y Barcelona, producto, quizá, de la distinta composición demográfica de ambas ciudades. Veámosla en síntesis:

**En los desplazamientos por la ciudad**

	% prefieren...		
	Utilizar el vehículo propio	Utilizar el transporte público	Caminar o bicicleta
Madrid	30	C 46	18
Barcelona	33	31	C 35

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
% horizontales.



Como puede comprobarse, el recurso al vehículo propio es más o menos el mismo en Madrid y Barcelona, por otra parte, por debajo del resto de las ciudades. La diferencia está en que los madrileños se inclinan más por el transporte público, mientras que los barceloneses opinan que es preferible caminar. Aparte de otras consideraciones, está el hecho objetivo de que la red de transporte público es más completa en Madrid, especialmente la de metro y cercanías. También cuenta el hecho de que Barcelona tiene un clima más benigno. En Madrid, la extensión de la zona metropolitana es mayor. Es corriente que la población madrileña (una parte de los activos y estudiantes) se desplace diariamente a Toledo o Guadalajara, que son ciudades de otra comunidad autónoma. Sean unas u otras las razones que puedan aducirse, el hecho revelado por la encuesta es que los madrileños están más dispuestos al uso del transporte público.

La estructura demográfica condiciona mucho las anteriores opiniones. Por ejemplo, es evidente que la edad es lo que condiciona mejor el recurso al vehículo propio. *Según se asciende por la escala de edad en el grupo de los que tienen carné de conducir, baja la proporción de los que prefieren el vehículo propio.* No es solo que las personas de cierta edad se encuentren menos «mecanizadas», como suele decirse, sino que recurren

menos al vehículo propio. Esa decisión hace que, a igualdad de circunstancias, los peatones sean los que tienen más años. Sea por razones higiénicas, por gusto o porque tienen más tiempo, el hecho es que, conforme avanzan los años, aumenta la propensión a caminar para los desplazamientos urbanos. También es posible que esos desplazamientos supongan menos distancia en las personas de cierta edad. Compárense estos extremos: *el 51% de los jóvenes con carné de conducir prefieren recurrir al vehículo propio. La misma proporción de los mayores que eligen el caminar.* Así se nos revela una oposición que está presente a lo largo de este texto: los jóvenes «motorizados» frente a los peatones de cierta edad. La fecha de nacimiento es el gran signo diferenciador en la estructura social del presente. También lo es cuando nos referimos al comportamiento y actitudes del público que se traslada en las ciudades.

Los datos sugieren otra relación algo más tenue, pero también muy reseñable. *La preferencia por el transporte público sube con la edad.* El corte se establece ahora, una vez más, por la línea de los 45 años. *Solo el 19 % de los jóvenes con carné prefieren el transporte público, proporción que llega a ser el 30% a partir de los 45 años.* Otra cosa es que luego los jóvenes utilicen más el transporte público porque está subvencionado y porque se mueven más. Pero las preferencias son también un dato interesante de la realidad.

Otra forma de estimar el alcance de la posible «peatonización» urbana es medir el tiempo que se pasa fuera de casa, en el supuesto de un día laborable. La distribución que resulta es la siguiente:

<b>Tiempo que pasan fuera de casa en un día laborable (horas)</b>	<b>% de respuestas</b>
Una o menos	14
Dos a cuatro	23
Cinco a siete	14
Ocho a diez	25
Más de diez	24

Se aprecia una notable dispersión de la distribución. Lo cual corresponde a la gran variedad de horarios fuera de casa según la actividad y otras circunstancias personales. El grueso corresponde a las personas que se mueven mucho. *El 49% de los consultados están fuera de casa ocho o más horas en un día laborable.* Eso significa que la actividad extradoméstica de la población, principalmente por razones de trabajo o de estudio, alcanza a la mitad de los habitantes. Es una proporción algo más amplia que la que usualmente se maneja como población activa u ocupada. A efectos del tráfico de personas, cuenta también la actividad de los estudiantes y las mil «actividades» no estrictamente laborales, de relación personal. El conjunto satisface la impresión que se tiene de los españoles, especialmente los urbanos, de ser muy extravertidos.

Si definimos operativamente la «extraversión» como el porcentaje de los que pasan diariamente ocho o más horas fuera de casa, podemos determinar algunas relaciones interesantes. Por ejemplo, *la edad y el sexo condicionan, de forma nítida, la «extraversión», el pasar muchas horas fuera de casa. Ocho de cada diez varones menores de 45 años están fuera de casa más de siete horas durante un día de entre semana.* En el polo opuesto, solo el 5% de las mujeres mayores de 65 años están en esa situación. La disonancia es tal que explica el aire resueltamente juvenil y varonil que adopta el público que circula por la ciudad de forma habitual. Este es un aspecto en el que no aparecen diferencias reseñables entre Madrid y Barcelona (Cuadro 1.12).

Como es fácil predecir, la actividad laboral explica muy bien la «extraversión» a la que aludimos. Los ocupados son los que están más tiempo fuera de casa, seguidos de los estudiantes y los parados. Extraña mucho que los parados estén tanto tiempo fuera de casa (cuatro de cada diez hacen el equivalente a una jornada laboral completa). Es posible que algunos de ellos realmente trabajen o estudien de forma parcial al menos. Como es lógico las amas de casa y las personas jubiladas son las que menos tiempo están fuera de casa. Aparte de las amas de casa,

**Cuadro 1.12 % pasan ocho o más horas fuera de casa en un día laborable**

Edad	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Jóvenes	C 62	F C 77	C 70
Maduros	34	F 81	62
Talludos	18	F 65	44
Mayores	5	F 13	8
TOTAL	34	F 66	49

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

% de cada combinación.

en todas las demás categorías el hecho de la «extraversión» es decididamente masculino. Son cosas sabidas, pero conviene cuantificarlas. El dato fundamental es que las personas que transitan normalmente por la ciudad no son un corte proporcional de la población (Cuadro 1.13).

**Cuadro 1.13 % pasan ocho o más horas fuera de casa en un día laborable**

Actividad laboral	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Ocupados	C 68	F C 85	C 78
Parados	35	F 47	41
Estudiantes	54	F 60	57
Amas de casa	8	*	8
Jubilados	7	F 20	15
TOTAL	34	F 66	49

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

\* Pocos casos en la base.

% de cada combinación.

# 2

## El uso peatonal de la ciudad

Es difícil determinar el uso peatonal de la ciudad. Está el extremo de la minoría reducidísima que literalmente no pisa la calle porque no sale de casa o porque va siempre en coche. A su vez, son dos tipos opuestos. En el otro extremo estaría el grupo de los que fundamentalmente hacen uso del transporte público o van andando a todas partes. La situación intermedia corresponde a la mayoría de los que utilizan el transporte público y el privado, y además caminan lo necesario. Esas distinciones son borrosas y presentan poco interés analítico, sobre todo porque los casos extremos o puros son minoritarios. El dato más atractivo es el que establece la utilización de la ciudad como lugar de paseo. Ya nos hemos referido a la «tipología de peatonalidad» (capítulo 1). Ahora vamos a centrarnos en la utilización de las calles peatonales o los parques.

La apertura de calles peatonales ha sido un desarrollo urbano reciente en casi todas las ciudades. Consiste en dar a algunas calles céntricas o comerciales la función antes reservada para los paseos o algunas plazas: el acceso preferente o exclusivo a los peatones. Solo se permite la entrada de vehículos con carácter excepcional (reparto comercial, policía, ambulan-

cias, etc.). Hay un acuerdo general sobre la conveniencia de la ampliación de las «zonas peatonales», si bien cabe la cautela de que se puede entorpecer el comercio. Pero, a la larga, los comerciantes también se benefician, pues aumenta la clientela potencial que pasa por delante de sus establecimientos y se puede detener a comprar. Nuestro estudio permite establecer las concomitancias que se asocian al hecho de utilizar más o menos las calles peatonales. En sí mismas constituyen una garantía de seguridad vial para los peatones. Sin embargo, las zonas peatonales pueden significar otros varios inconvenientes, desde la dificultad de acceso hasta el temor a las diferentes formas de marginación y delincuencia.

Es prácticamente unánime el reconocimiento de que existen calles peatonales en la ciudad de residencia: 87%. Si no se llega al ciento por ciento es porque siempre hay algunas personas que apenas salen de casa o nunca van al centro, fundamentalmente jubilados o impedidos. Aparte está el margen de no contestación que suelen tener casi todas las preguntas, incluso una tan elemental como la que comentamos. Hay que suponer, además, un cierto sesgo favorable en la respuesta afirmativa. En caso de duda, es más fácil decir «sí». Puede que algunas hagan equivaler el «sí» con la proyección de que les gusta pasear por las zonas peatonales. A pesar de ser un porcentaje tan alto, puede tener interés la exploración de qué tipo de personas se acercan más al reconocimiento unánime de las calles peatonales. Por ejemplo, *las personas que viven en el casco urbano de las grandes ciudades (más de 100.000 habitantes) son las más dispuestas a reconocer que existen calles peatonales (91%)*. El mínimo corresponde a las personas que viven en alguna urbanización de las afueras y de las ciudades modestas (82%). Esa distinción, aunque no sea muy marcada, corrobora la impresión de que la percepción de que existen calles peatonales tiene que ver con la probabilidad de recorrerlas. Puede, incluso, que en alguna ciudad pequeña no existan calles peatonales porque el tráfico es poco denso en todas ellas (Cuadro 2.1).

**Cuadro 2.1**

Prefiere vivir en...	Tamaño del municipio de residencia (habitantes)	Opinión sobre las calles peatonales		
		% perciben que hay calles peatonales en la ciudad donde residen	% a favor de que haya más calles peatonales	% a favor de que haya mucha gente en las calles peatonales
Casco urbano	100.001 y más 10.000-100.000	C 91	49	38
		84	52	C 46
Urbanización en las afueras	100.001 y más 10.000-100.000	C 87	56	32
		82	57	C 44
Total				
	Casco urbano	C 89	50	40
	Urbanización en las afueras	84	C 56	39
Total				
	100.001 y más hab.	C 89	51	36
	10.000-100.000 hab.	83	54	C 45
	TOTAL	87	52	40

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
% horizontales múltiples.

El sesgo indicado se prueba mejor con la relación que se establece según la clasificación por edad. No tendría por qué producirse si el resultado se refiriera solo a la existencia material de las calles peatonales. Pero el hecho es que se produce, es decir, *a medida que se descende por la pirámide de edades, es más fácil que se reconozca la existencia de calles peatonales. Es el 92% para los jóvenes y el 75% para los mayores.* Las diferencias que establece el sexo son inapreciables. Puede suceder que algunas personas mayores apenas salgan de casa, o, en todo caso, se muevan dentro de un corto radio centrado en su vivienda. Lógicamente, a esas personas, alejadas del centro, les resulta un tanto indiferente el hecho de que existan calles peatonales. En cambio, los jóvenes acuden mucho más al centro para comprar, divertirse o pasear, por lo que perciben con naturalidad la existencia de calles peatonales (Cuadro 2.2).



**Cuadro 2.2**

		Opinión sobre las calles peatonales		
Sexo	Edad	% perciben que hay calles peatonales en la ciudad donde residen	% a favor de que haya más calles peatonales	% a favor de que haya mucha gente en las calles peatonales
		Varones	Jóvenes	92
	Maduros	C 93	C 58	34
	Talludos	85	57	39
	Mayores	75	57	C 43
Mujeres	Jóvenes	C 93	50	39
	Maduros	87	C 56	38
	Talludos	85	52	48
	Mayores	75	41	C 50
Total	Varones	88	C 55	35
	Mujeres	85	50	C 44
Total	Jóvenes	C 92	49	33
	Maduros	90	C 57	36
	Talludos	85	54	44
	Mayores	75	47	C 48
TOTAL		87	52	40

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
% horizontales múltiples.

Con independencia de la edad o del sexo, según se sube por la escala educativa, es más fácil que se reconozca la existencia de calles peatonales. La acumulación de años de escolaridad hace a las personas más informadas. Puede ser también que, con más estudios, se disponga de más ingresos y se acuda más a las zonas peatonales para comprar o divertirse. Cabe imaginar que los recursos educativos significan una mayor defensa psicológica frente a los eventuales peligros que puedan representar las zonas peatonales, sobre todo de noche (Cuadros 2.3 y 2.4).

**Cuadro 2.3**

		<b>Opinión sobre las calles peatonales</b>		
<b>Edad</b>	<b>Estudios</b>	<b>% perciben que hay calles peatonales en la ciudad donde residen</b>	<b>% a favor de que haya más calles peatonales</b>	<b>% a favor de que haya mucha gente en las calles peatonales</b>
		Menos de 45	Medios o superiores	C 94
	Secundarios	90	55	35
	Primarios o menos	86	47	C 39
45 y más	Medios o superiores	C 91	58	41
	Secundarios	88	60	44
	Primarios o menos	77	47	C 48
<b>Total</b>				
	Menos de 45	C 91	53	35
	45 y más	81	51	C 46
<b>Total</b>				
	Medios o superiores	C 93	55	34
	Secundarios	90	57	37
	Primarios o menos	80	47	C 45
	<b>TOTAL</b>	<b>87</b>	<b>52</b>	<b>40</b>

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
% horizontales múltiples.

La actividad laboral nos señala que el reconocimiento de las calles peatonales es máximo en el caso de los estudiantes, sin distinción de sexo (95%). Realmente es el grupo más decidido a callejear por el centro urbano donde suelen estar esas calles peatonales. Al menos coinciden con las llamadas «zonas de bares», que atraen especialmente a los jóvenes. El estrato de los jubilados, por las razones apuntadas, es el que menos conciencia tiene de las calles peatonales, naturalmente, cuando no viven en esa zona (Cuadro 2.5).

Más adelante describimos con detalle la «tipología de sentido de riesgo urbano», combinando el temor a que a uno le atropellen los vehículos o le roben (capítulo 4). De momento, regis-

**Cuadro 2.4**

Sexo	Estudios	Opinión sobre las calles peatonales		
		% perciben que hay calles peatonales en la ciudad donde residen	% a favor de que haya más calles peatonales	% a favor de que haya mucha gente en las calles peatonales
Varones	Medios o superiores	C 92	C 58	31
	Secundarios	90	56	35
	Primarios o menos	82	50	C 39
Mujeres	Medios o superiores	C 95	52	39
	Secundarios	89	57	39
	Primarios o menos	78	45	C 49
Total	Varones	88	C 55	35
	Mujeres	85	50	C 44
Total	Medios o superiores	C 93	55	34
	Secundarios	90	57	37
	Primarios o menos	80	47	C 45
TOTAL		87	52	40

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
% horizontales múltiples.

tramos el dato negativo de que las combinaciones de esa tipología no explican la probabilidad de reconocer la existencia de las calles peatonales (Cuadro 2.6).

En cambio, la «tipología de conflicto de tráfico» (descrita en el capítulo 3) sí tiene que ver con el reconocimiento de las calles peatonales. El tipo de personas que admiten la existencia de calles peatonales es el de quienes han tenido algún accidente o los que expresan una imagen negativa de los conductores. Así pues, podemos imaginar que el público que reconoce las zonas peatonales es porque mantiene un cierto recelo respecto del tráfico rodado. Después de todo, esa es la función expresa de las calles peatonales, separar el tráfico automóvil del de los vian-

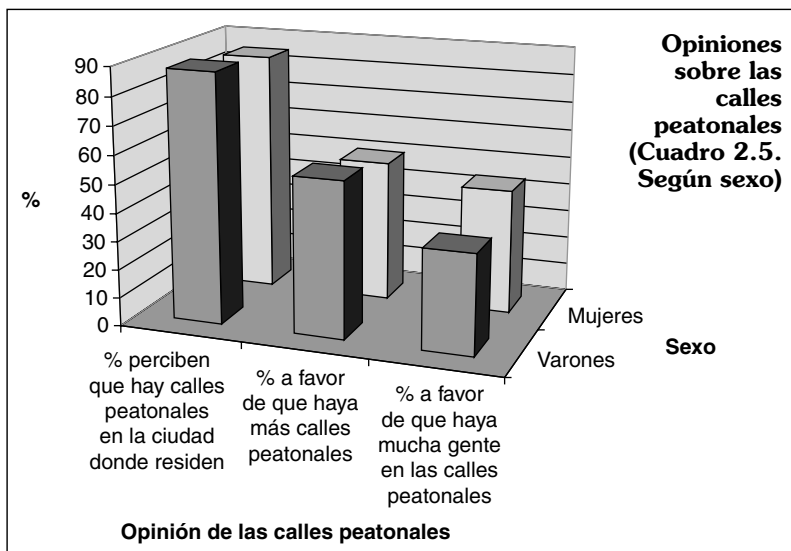
**Cuadro 2.5**

Sexo	Actividad laboral	Opinión sobre las calles peatonales		
		% perciben que hay calles peatonales en la ciudad donde residen	% a favor de que haya más calles peatonales	% a favor de que haya mucha gente en las calles peatonales
Varones	Ocupados	91	56	37
	Parados	88	47	29
	Estudiantes	C 95	C 59	20
	Amas de casa	*	*	*
	Jubilados	72	51	C 42
Mujeres	Ocupados	90	52	37
	Parados	92	46	46
	Estudiantes	C 95	C 55	32
	Amas de casa	80	54	49
	Jubilados	78	33	C 52
Total				
	Varones	88	C 55	35
	Mujeres	85	50	C 44
Total				
	Ocupados	91	55	37
	Parados	90	47	37
	Estudiantes	C 95	C 57	26
	Amas de casa	81	55	C 49
	Jubilados	75	43	46
	TOTAL	87	52	40

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
 \* Pocos casos en la base.  
 % horizontales múltiples.

dantes. Es la misma lógica por la que se diseñan los centros comerciales con múltiples tiendas y zonas de esparcimiento (Cuadro 2.7).

Otra tipología, la de «cumplimiento de las normas por parte de los conductores» (descrita en el capítulo 4) contribuye a una explicación del dato que estamos examinando. Al menos se apunta a que el máximo reconocimiento de las calles peatonales



lo proporcionen los que juzgan más negativamente la conducta de los conductores. El 90% de los que perciben la costumbre de aparcar en segunda fila y no parar ante los pasos de cebra perciben la existencia de las calles peatonales (Cuadro 2.8).

Una cosa es reconocer que hay calles peatonales (un hecho incontrovertible) y otra la opinión sobre si debe ampliarse o no su número. Predominan las respuestas positivas, pero aquí estamos lejos de la unanimidad. *El 52% de los consultados opina que «debe ampliarse el número de calles peatonales». El 41% favorece la política de contención: «está bien con las que hay». Solo el 4% aduce que habría que reducir la zona peatonal.* Así pues, si no unánime, predomina la opinión que favorece el diseño de las zonas peatonales. Suele suceder que la disposición de calles peatonales coincide con la rehabilitación de los edificios y el remozamiento de los comercios y del mobiliario urbano. Es decir, se trata de múltiples mejoras. De hecho, son inapreciables los movimientos de vecinos o de comerciantes que se oponen al establecimiento de esos recintos cerrados al tráfico de vehículos. Las escasas quejas lo son por razones de seguri-

**Cuadro 2.6**

Considera la posibilidad de que le roben...	Considera la posibilidad de que le atropelle un vehículo...	Opinión sobre las calles peatonales		
		% perciben que hay calles peatonales en la ciudad donde residen	% a favor de que haya más calles peatonales	% a favor de que haya mucha gente en las calles peatonales
Nunca	Nunca	C 88	49	36
	A veces	87	47	42
	Siempre	79	C 61	C 51
A veces	Nunca	92	53	24
	A veces	92	53	38
	Siempre	84	C 58	C 40
Siempre	Nunca	84	47	37
	A veces	93	51	40
	Siempre	83	C 56	C 43
Total (piensa en robo)	Nunca	86	51	41
	A veces	91	54	34
	Siempre	85	C 55	42
Total (piensa en atropello)	Nunca	88	49	34
	A veces	90	50	40
	Siempre	82	C 58	C 45
TOTAL		87	52	40

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
% horizontales múltiples.

dad ciudadana en determinadas horas o por las dificultades del reparto comercial.

El grado de urbanización o el tipo de residencia (urbana o periférica) no explica la preferencia por ampliar el número de calles peatonales. Solo cabe una ligera elevación del porcentaje (57%) en el caso de las personas que viven en urbanizaciones de las grandes ciudades. Pero, como vemos, la diferencia es insignificante (ver Cuadro 2.1 antes expuesto).

La combinación de la edad y el sexo ayuda a entender un poco más la preferencia por las zonas peatonales. *El estrato de*

**Cuadro 2.7**

		Opinión sobre las calles peatonales		
Ha tenido algún accidente	Opinión sobre los conductores de coches particulares	% perciben que hay calles peatonales en la ciudad donde residen	% a favor de que haya más calles peatonales	% a favor de que haya mucha gente en las calles peatonales
		Sí	Malos	C 100
	Hay de todo	90	61	31
	Buenos	*	*	*
No	Malos	C 87	C 66	44
	Hay de todo	86	51	39
	Buenos	81	39	49
Total	Sí	C 92	C 60	32
	No	86	52	C 40
Total	Malos	C 89	C 65	43
	Hay de todo	87	52	38
	Buenos	82	39	47
TOTAL		87	52	40

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
 \* Pocos casos en la base.  
 % horizontales múltiples.

*personas de 30 a 44 años, de ambos sexos, es el más partidario de ampliar el número de calles peatonales. El más reacio es el de las personas mayores de 64 años.* Es muy posible que las personas de edad madura, con hijos pequeños, perciban mejor la utilidad comercial y de esparcimiento infantil o familiar que tienen las zonas peatonales. En cambio, los viejos consideran la mayor dificultad de trasladarse a esas zonas y quizás también los inconvenientes de la «inseguridad ciudadana» (ver Cuadro 2.2 antes expuesto).

Se podría pensar que, por todo lo expuesto, las personas con un nivel más alto de estudios estarían más a favor de la ampliación de las zonas peatonales. Sin embargo, no hay ninguna evidencia de que eso sea así. A veces tiene interés presentar re-

**Cuadro 2.8**

Vehículos en segunda fila	Vehículos que se paran ante un paso de cebra	Opinión sobre las calles peatonales		
		% perciben que hay calles peatonales en la ciudad donde residen	% a favor de que haya más calles peatonales	% a favor de que haya mucha gente en las calles peatonales
A veces, nunca	Siempre	C 83	34	C 47
	Pocas veces	78	C 50	30
Corriente	Siempre	86	57	C 43
	Pocas veces	90	56	38
Total (2.ª fila)	A veces, nunca	81	41	40
Corriente		C 89	C 57	39
Total (paso de cebra)	Siempre	85	48	C 44
	Pocas veces	88	C 55	36
TOTAL		87	52	40

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
% horizontales múltiples.

sultados negativos cuando discurren en contra de lo que previamente se puede suponer (ver Cuadro 2.3 antes expuesto). De todas formas, solo en el caso de los varones se aprecia ligeramente que las calles peatonales se ven favorecidas un poco más por los que cuentan con estudios medios o superiores. Pero esa conexión no es relevante ni sistemática (ver Cuadro 2.4 antes expuesto).

El grupo de los estudiantes no solo es el que mejor percibe la existencia de calles peatonales; es el que favorece más la ampliación de ese recurso urbano. El más reactivo a la iniciativa de ampliar la zona peatonal es el de los jubilados (ver Cuadro 2.5 antes expuesto).

La «tipología del sentido de riesgo urbano» (véase capítulo 4) contribuye a una explicación más cabal de la opinión que estamos tratando. Es lógico que sea así, pero interesa comprobarlo.



*Las personas más medrosas respecto al tráfico automóvil (las que temen ser atropelladas) son también las que favorecen más la ampliación de la zona peatonal.* Esa relación se produce con independencia del temor que manifiestan a que puedan ser robados. El miedo a la delincuencia no condiciona la opinión que estamos midiendo. Lo decisivo es el temor al atropello por un vehículo (ver Cuadro 2.6 antes expuesto).

La «tipología de conflicto de tráfico» (descrita en el capítulo 3) nos ayuda a entender la opinión sobre las calles peatonales. En principio, resultan más favorecidas por las personas que han tenido algún accidente durante los últimos años, que son una proporción reducida. Dentro de la mayoría sin recuerdo de accidentes de tráfico, cuanto peor es la opinión sobre los conductores, más alta es la probabilidad de una opinión positiva sobre las zonas peatonales. Por todas partes va cristalizando la oposición entre el núcleo de los vecinos que se refugia en las zonas peatonales por temor al tráfico (ver Cuadro 2.7 antes expuesto).

Lo anterior se refuerza con la clasificación de la «tipología de cumplimiento de las normas por parte de los conductores» (véase capítulo 4). Las zonas peatonales se ven favorecidas más por los que expresan una opinión negativa respecto de los conductores (ver Cuadro 2.8 antes expuesto).

Más discutible es la opinión de si es preferible que haya mucha o poca gente en las zonas peatonales. El asunto deja indiferente al 47% de los entrevistados, pero *son más los que opinan que es mejor que haya mucha gente en las calles peatonales (40%). Solo el 12% ven preferible que haya poca gente.* Ese contraste ilustra muy bien el carácter extravertido, o incluso gregario, que caracteriza al grueso de los españoles. Simplemente están mejor cuando están inmersos en el gentío, se supone que para disfrutar. No agobia mucho el hecho de la saturación de algunas zonas peatonales. Algunas de ellas, tan típicas como el Rastro madrileño, aseguran el atractivo precisamente porque aparecen congestionadas. Diríase que, más que a comprar, las personas que acuden masivamente a esas zonas van a verse unas a otras.

La opinión que podríamos llamar «gregaria» («que haya mucha gente») distingue a los habitantes de las ciudades modestas, por debajo de los 100.000 habitantes. Quizá juegue aquí el sentido de la extraversión, por lo que, con más gente en la calle, la ciudad media parece más grande (ver Cuadro 2.1).

Una vez más, la combinación de sexo y edad, en su simplicidad, nos ayuda a entender muy bien la opinión que estamos analizando. Las mujeres manifiestan más que los varones la «opinión gregaria», pero tanto para varones como para mujeres, cuanto más años se tienen, más se revela esa opinión. *El 50% de las mujeres mayores prefieren que haya «mucha gente» en las calles peatonales, proporción que solo llega al 27% en el caso de los varones jóvenes.* Da la impresión de que los estratos más débiles, en el sentido de más susceptibles de ser agredidos, son los que favorecen más el hecho de que las calles peatonales estén llenas de gente. La mayor densidad humana de esas zonas viene a ser como una especie de seguro contra las posibles amenazas de la delincuencia. La paradoja es que ese mismo estímulo del gentío es el que suele atraer a los pequeños delincuentes por razones fácilmente comprensibles (ver Cuadro 2.2).

En principio, la opinión «gregaria» se asocia con las personas con un menor nivel educativo. Podría ser que la razón es la edad, pero la asociación con los estudios se mantiene por encima o por debajo de los 45 años de edad. Luego hay que concluir que el grado escolar influye. Quizá sea que las personas con menos estudios gusten, efectivamente, de la presencia de mucha gente a su alrededor para sentirse seguras o para gozar del espectáculo humano (ver Cuadro 2.3).

Sigue operando la diferencia de sexo antes apuntada, luego el factor educativo no se debe a que el conjunto de mujeres acumule menos años de escolaridad. Con independencia del grado escolar, las mujeres son más «gregarias» (en el sentido específico que aquí empleamos) que los varones (ver Cuadro 2.4).

El deseo de tener mucha gente al lado en las calles peatonales califica especialmente a los jubilados y a las amas de casa. En cambio, es mínimo cuando opinan los estudiantes. El resultado

es paradójico, puesto que es fácil ver a los estudiantes en grupo, mientras que las amas de casa suelen ir de compras de forma individual. Claro que también es muy visible el grupo que forman en la calle o en los paseos los jubilados. Pero lo «gregario» es aquí el sentimiento de verse inmerso en la multitud que llena algunas zonas urbanas a algunas horas (ver Cuadro 2.5).

La razón de la seguridad física frente al tráfico rodado es la que, al final, se impone. Con independencia de si tienen temor a ser robados, es el hecho de sentir que pueden ser atropellados por un vehículo lo que hace enunciar la opinión «gregaria». Llega a ser el 51% con la combinación de los que no tienen temor a los rateros y sí a los atropellos de los vehículos (ver Cuadro 2.6). Sin embargo, la «tipología de conflicto de tráfico» no ayuda a explicar mucho la opinión analizada (ver Cuadro 2.7). Se da el caso sorprendente de que los que perciben una conducta más prudente de los conductores son los que expresan una opinión más «gregaria» (ver Cuadro 2.8). Luego veremos (capítulo 3) que esa percepción caracteriza a las personas inactivas. Su «gregarismo» se explica por las razones antedichas.

Sobre la base de los que reconocen la existencia de las calles peatonales (casi todos), interesa registrar el dato de la conducta: cuántos las recorren y con qué frecuencia. De nuevo se prueba la hipótesis de la extraversión o el gregarismo, pues *son mayoría los que frecuentan las zonas peatonales. El 31% de los consultados dicen recorrerlas «todos los días» y el 32% «algún que otro día»*. Solo el 24% acuden raras veces o nunca a esas zonas. Puede que se exagere el dato, pero la realidad es que las calles peatonales de muchas ciudades suelen estar congestionadas a casi todas las horas. Es un rasgo característico del urbanismo (como modo de vida) español. Si se exagera ese tipo de información es porque se aprecia el valor de las zonas exentas de tráfico rodado.

*Las mujeres frecuentan más las zonas peatonales que los varones: 40% y 31% respectivamente de modo regular.* Dentro del grupo de los varones, al subir la edad asciende también el porcentaje de los que recorren las calles peatonales. Posible-

mente confluyen dos propósitos principales, el de comprar (o ver tiendas) y el de pasear o tomar algo. Se añade la resolución de trámites y otros servicios, puesto que en las zonas peatonales abundan también las oficinas y los organismos oficiales. Esto último significa, además, un gran movimiento de personas activas. Al coincidir tantas funciones, no destaca demasiado ningún grupo de edad o de sexo (Cuadro 2.9).

**Cuadro 2.9 % recorren todos los días las calles peatonales**

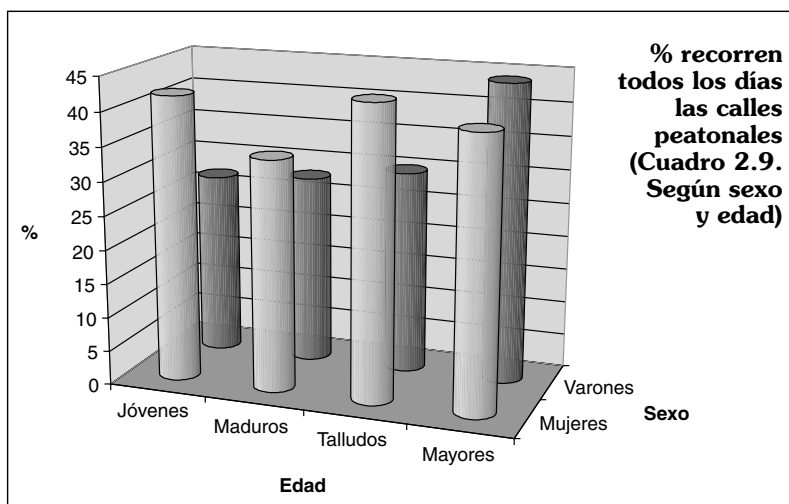
Edad	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Jóvenes	F 42	27	35
Maduros	F 34	28	31
Talludos	F 43	30	37
Mayores	40	C 44	C 42
TOTAL	F 40	31	35

base: reconocen la existencia de calles peatonales.

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

% de cada combinación.



En principio, no parece haber diferencias según que los entrevistados tengan o no hijos menores de 18 años. Pero, si consideramos al mismo tiempo esa condición, más la de sexo y edad, el panorama se nos aclara. Es uno de esos casos en los que el análisis permite desvelar una realidad compleja, que se oculta cuando solo se consideran los datos totales. La realidad es que el hecho de tener hijos menores sí condiciona la costumbre de recorrer las calles peatonales, solo que de modo opuesto a cuando se hace intervenir la edad. En el supuesto de los varones está más claro, pero la relación apunta también para las mujeres. En las personas de menos de 45 años, el hábito de recorrer el centro peatonal está más arraigado cuando se tienen hijos menores. Seguramente se trata de la población ocupada que va a trabajar o de compras. Pero, cuando se sobrepasan los 45 años, la propensión a visitar el centro comercial es mayor cuando **no** se tienen hijos menores. Seguramente, ese hábito corresponde ahora a los que pasean o van a verse unos a otros. El análisis demuestra así que una misma causa (tener o no hijos menores) produce un efecto opuesto según sea la edad de los sujetos de la acción. Por cualquier lado que se mire, se nos muestra que la vitalidad de los centros peatonales se debe a actividades muy distintas, todas confluentes (Cuadro 2.10).

**Cuadro 2.10 % recorren todos los días las calles peatonales**

Edad	Varones			Mujeres		
	Tienen hijos menores			Tienen hijos menores		
	No	Sí	Total	No	Sí	Total
18-44	25	F C 35	28	36	40	38
45 y más	F C 38	27	C 35	F C 43	37	C 42
TOTAL	30	32	31	40	40	40

base: reconocen la existencia de calles peatonales.

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

% de cada combinación.

La interpretación anterior se confirma cuando consideramos la relación con la actividad laboral según el sexo de los entrevistados. Por lo general, es la población pasiva (amas de casa y jubilados) la que frecuenta más las calles peatonales, pero seguramente, como decimos, por razones diversas. La frecuencia más baja la dan los varones ocupados, pero, aun así, el 27% que recorre el centro peatonal todos los días revela una gran afluencia (Cuadro 2.11).

**Cuadro 2.11 % recorren todos los días las calles peatonales**

Actividad laboral	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Ocupados	F 32	27	29
Parados	38	F 43	41
Estudiantes	F 43	26	35
Amas de casa	C 46	*	C 45
Jubilados	40	F C 45	43
TOTAL	F 40	31	35

base: reconocen la existencia de calles peatonales.  
«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
«F»: % significativamente más alto de cada fila.  
\* Pocos casos en la base.  
% de cada combinación.

Es muy posible que algunos entrevistados hayan mezclado en la respuesta la acción de recorrer el centro peatonal con el de pasear por parques o jardines. Por eso mismo les hacíamos también esa pregunta específica, que significa una holganza más clara. Es otra forma de gozar de la ciudad sin un propósito instrumental. Revela otra vez la tendencia extravertida o gregaria, callejera, que es tan característica de las costumbres españolas. Por eso mismo no debe chocar la frecuencia tan alta con que se realiza la acción de pasear. Alcanza al 27% de la población que lo hace todos o casi todos los días. Se añade el 19% que pasea un par de veces por semana, seguramente los días de fiesta. Bien es verdad que la mayoría se abstiene de esa acción:

el 34% alguna que otra vez y el 21% nunca o casi nunca. De todas formas, interesa destacar ese 27% que pasea de forma regular, puesto que contradice la imagen de la ciudad como «asfalto», reducida al tráfico de vehículos.

Desde luego, *los que pasean por parques y jardines de forma regular son más bien población pasiva: amas de casa, jubilados y, en menor medida, estudiantes*. En contra del estereotipo, los parados pasean más bien poco, casi como la población ocupada. Una vez más, se reconoce aquí un hecho que hemos detectado en esta y otras encuestas: que los parados se parecen mucho a los ocupados. Puede ser que se trate de un rasgo especial de los parados que acceden a contestar en la situación de una encuesta. Cabe la otra interpretación malévola, que muchos parados realicen pequeños trabajos ocasionales (Cuadro 2.12).

<b>Actividad laboral</b>	<b>Sexo</b>		<b>Total</b>
	<b>Mujeres</b>	<b>Varones</b>	
Ocupados	22	19	20
Parados	15	F 26	22
Estudiantes	F 30	23	27
Amas de casa	C 35	*	C 35
Jubilados	30	F C 36	33
<b>TOTAL</b>	<b>F 29</b>	<b>24</b>	<b>27</b>

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
«F»: % significativamente más alto de cada fila.  
\* Pocos casos en la base.  
% de cada combinación.

La «tipología de peatonalidad» (definida en el capítulo anterior) nos proporciona un buen instrumento para estimar el alcance de la costumbre de caminar o pasear. Los que llamamos «peatones puros» (no tienen carné y caminan mucho por la ciudad) son también los que pasean más por las zonas verdes: el

41% lo hace regularmente. Hay algo circular en esa asociación, pero conviene remarcar que las personas que van andando a todas partes también dedican un rato a pasear por el parque. Como es lógico, las personas que conducen habitualmente y caminan poco son asimismo las que menos visitan los parques: solo el 22% lo hace de forma regular. De todas formas ese mínimo es todavía bastante sustancial, lo que indica que las zonas verdes se recorren con bastante asiduidad. Puede que los parques grandes y alejados del centro reciban menos visitas (por razones de seguridad o de dificultad de transporte). Sin embargo, las zonas verdes más accesibles suelen tener muchos visitantes. La ciudad no es solo la parte más visible y ruidosa del tráfico automóvil (Cuadro 2.13).

**Cuadro 2.13 % pasean todos o casi todos los días por parques o jardines**

<b>Camina por la ciudad</b>	<b>Conduce habitualmente</b>		<b>No tiene carné de conducir</b>	<b>Total</b>
	<b>Sí</b>	<b>No</b>		
Mucho	26	30	F C 41	C 33
Poco	22	27	26	24
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>28</b>	<b>F 31</b>	<b>27</b>

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
«F»: % significativamente más alto de cada fila.  
% de cada combinación.

La «tipología de conflicto de tráfico» (descrita en el capítulo 3) nos proporciona una ayuda para interpretar la propensión a recorrer las zonas verdes. Las personas que no han tenido accidentes son las más asiduas de esos paseos. Sin embargo, con independencia de ese dato, la asiduidad califica especialmente a las que proyectan una imagen negativa de los conductores. Vuelve a aparecer aquí la oposición entre peatones y conductores que encontramos tantas veces a lo largo de estas páginas (Cuadro 2.14).



**Cuadro 2.14 % pasean todos o casi todos los días por parques o jardines**

Opinión sobre los conductores de coches particulares	Ha tenido algún accidente		
	Sí	No	Total
Malos	C 27	F C 38	C 37
Hay de todo	16	F 26	25
Buenos	*	20	22
TOTAL	21	F 27	27

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

\* Pocos casos en la base.

% de cada combinación.

La «tipología de cumplimiento de las normas por parte de los peatones» (descrita en el capítulo 6) tendría que ayudarnos a interpretar los resultados de la costumbre de pasear. Lo lógico es que los peatones más cumplidores (pasan estrictamente por los pasos de cebra) fueran los más aficionados al paseo por el parque. Ambos hábitos corresponden a lo que se entiende por una vida ordenada y sin prisas. Los datos permiten verificar esa hipótesis, pero solo de forma tenue. Una vez más, habrá que concluir que la conducta peatonal es suficientemente amplia como para admitir muchos tipos de personas (Cuadro 2.15).

La simple observación de las personas que pasean por un parque corrobora la conclusión de la heterogeneidad. En el parque convergen niños, adolescentes, viejos y personas de todas las edades y condiciones. El público varía según las horas del día. Seguramente faltan las más activas, las que valoran más la prisa y las que utilizan el vehículo propio. En otras encuestas hemos comprobado que una opinión unánime del vecindario de las grandes ciudades es que se necesitan más zonas verdes. Puede que muchos no las utilicen, pero incluso para ellos los espacios naturales están ahí. Por lo menos oxigenan el aire. Paradójicamente, son un símbolo de las grandes ciudades.

**Cuadro 2.15 % pasean todos o casi todos los días por parques o jardines**

Las personas cercanas al entrevistado cumplen las normas de circulación	Cuando quieren cruzar una calle sin paso de cebra		
	Sortean los coches	Dan un rodeo para pasar por el paso de cebra	Total
Sí	25	F 32	28
No	21	F 29	25
TOTAL	23	F 30	27

«F»: % significativamente más alto de cada fila.  
% de cada combinación.

# 3

## La percepción del tráfico

Los vecinos de una ciudad no pueden ser indiferentes al tráfico rodado. Están inmersos en esa corriente, bien como conductores o como peatones. Los conductores pasan mucho tiempo al volante y los peatones, aparte de caminar, suben ocasionalmente a los vehículos, sean públicos o privados. De hecho, el tráfico se convierte en un tema de conversación, en una disculpa para la impuntualidad, en un asunto que puede ser preocupante por los accidentes. Al mismo tiempo, el tráfico automóvil supone una gran facilidad para que la vida urbana lo sea con su característica esencial de movilidad diaria. El último aspecto lo damos por supuesto. Vamos a concentrar el análisis sobre la capacidad de conflicto que puede suponer el tráfico para el peatón.

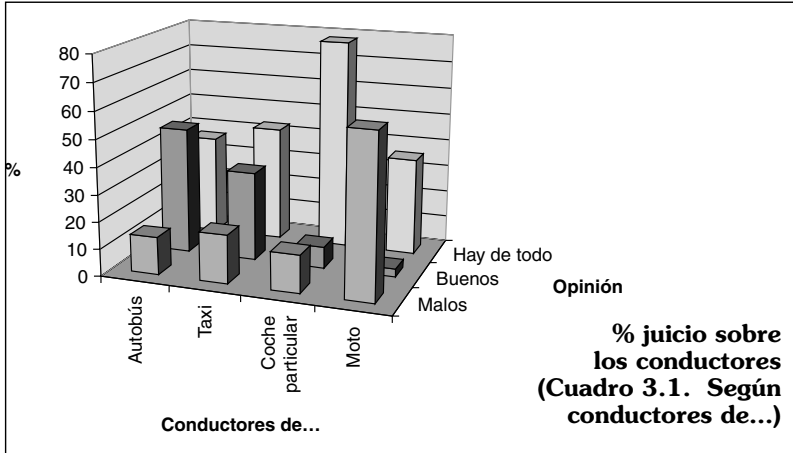
Empezamos con una consideración muy general, pero que resulta de gran interés: el juicio que merecen los conductores a los entrevistados. Distinguimos cuatro tipos de conductores: los de autobús, taxi, coche particular y moto. Como vamos a ver en seguida, la distinción es procedente, puesto que el juicio que merece cada uno es muy diferente. No existen «los conductores» como tales, sino, a efectos de la valoración que de

ellos se hace, estos dos tipos: los de vehículos de servicios públicos (autobús, taxi) o de carácter privado (coche particular, moto). *El juicio es muy positivo respecto a los conductores de autobús y moderadamente positivo respecto a los taxistas. En cambio, los conductores de coches particulares merecen una valoración ligeramente negativa, mientras que los «moteros» reciben un juicio muy negativo.* Esa escala quizá no responda del todo a las condiciones objetivas de los distintos conductores, más que nada por las grandes variaciones que puede haber. Algunos conductores de autobús o de taxi pueden ser peligrosos por las horas que llevan manejando sus vehículos. Por otro lado, los «moteros» llevan esa denominación que puede ser admirativa o despreciativa. Dado que suelen ser jóvenes, sus reflejos son excelentes. Sin embargo, esas consideraciones cuentan poco. La imagen es la que aparece, además, de forma muy clara. Se enfrenta el extremo del prudente y experimentado conductor de autobús (en parte también el taxista) frente al peligroso «motero». El grueso de los conductores, los de coche particular, obtienen una calificación con reservas. A partir de aquí, se puede concluir que el público (la mitad de ellos son conductores) mantiene una imagen más bien distante, cuando no hostil, del grueso del tráfico urbano, sobre todo el privado (Cuadro 3.1).

**Cuadro 3.1 % juicio sobre los conductores**

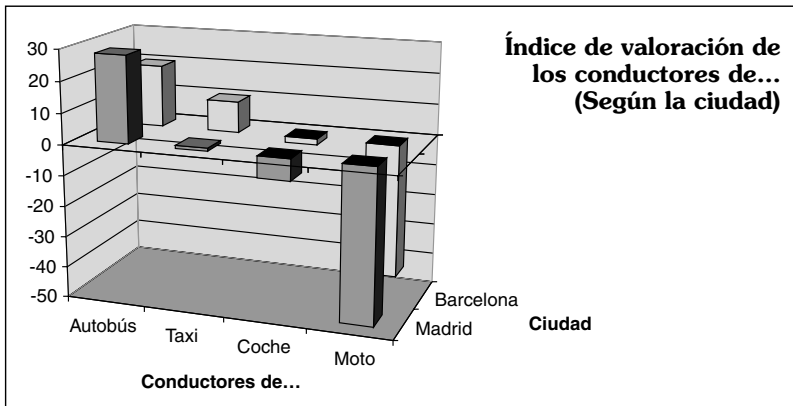
<b>Conductores de</b>	<b>Buenos A</b>	<b>Hay de todo B</b>	<b>Malos C</b>	<b>(Índice de valoración) A-C</b>
Autobús	C 47	37	14	+ 33
Taxi	33	43	18	+ 15
Coche particular	8	C 78	14	- 6
Moto	3	36	C 60	-57

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
% horizontales.



La comparación entre los índices referidos a la población de Madrid y de Barcelona confirma, una vez más, que existe una gran diferencia en la percepción del tráfico que mantienen las dos provincias más pobladas:

<b>Índice de valoración de los conductores de</b>				
	<b>Autobús</b>	<b>Taxi</b>	<b>Coche</b>	<b>Moto</b>
Madrid	+ 28	+ 1	- 7	- 50
Barcelona	+ 20	+ 10	- 2	- 43



Como puede verse, excepto en el caso de los conductores de autobús, la valoración que establecen los barceloneses sobre los conductores es algo más benévola que la que emiten los madrileños. Puede que responda al hecho del tráfico más ordenado de Barcelona, aunque el transporte público esté más extendido en Madrid. De todas formas, no encontramos aquí las grandes diferencias que hemos visto respecto a otros estímulos de la encuesta.

Lo anterior es una media, aunque aplicada a los subconjuntos de Madrid y de Barcelona. Veamos cómo se dibuja el perfil de cada uno de los cuatro tipos de conductores para otros muchos datos de clasificación. Las observaciones que vamos a hacer se basan sobre el índice sintético de la diferencia entre el porcentaje que los considera «buenos» conductores y los que los califican como «malos». Nos vamos a fijar en las desviaciones más notables a uno y otro lado del promedio (Cuadros 3.2 y 3.3).

- A. Los **conductores de autobús** son los más ensalzados, realmente los únicos que reciben una «nota alta». Su imagen es francamente positiva en los siguientes casos: personas mayores, habitantes de las ciudades pequeñas, los que no tienen carné de conducir, los que caminan mucho por la ciudad. Se listan las características de mayor a menor. Como puede verse, son rasgos típicos de los peatones, los que quizá se suban con frecuencia a los autobuses urbanos e interurbanos. Se juzga, por tanto, a los conductores de autobús desde el punto de vista de los pasajeros. En el otro extremo, la imagen solo moderadamente positiva corresponde a una heterogénea lista de rasgos. Corresponden a estas personas: (1) Las de 45 años. (2) Las que se atreven a pasar la calle por un sitio no señalizado. (3) Las que no piensan que van a ser atropelladas. (4) Las que han tenido algún accidente. (5) Las que tienen carné y no conducen. Es una mezcla de circunstancias, pero predominan las que traducen un comportamiento arriesgado como peatones.

**Cuadro 3.2 Índice de valoración\*  
sobre los conductores de...**

<b>Características de los entrevistados</b>	<b>Autobús</b>	<b>Taxi</b>	<b>Coche particular</b>	<b>Moto</b>	<b>Suma algebraica de los índices</b>
<b>Tamaño del municipio (miles)</b>					
10-50	+ 41	+ 19	- 4	- 53	+ 3
50-100	+ 34	+ 23	- 3	- 61	- 7
100-500	+ 39	+ 19	- 8	- 61	- 11
500 y más	13	- 5	- 7	- 49	- 48
<b>Sexo</b>					
Varones	+ 31	+ 10	- 6	- 55	- 20
Mujeres	+ 35	+ 18	- 7	- 57	- 11
<b>Edad</b>					
Jóvenes	+ 29	+ 4	- 7	- 51	- 25
Maduros	+ 28	+ 7	- 10	- 54	- 29
Talludos	+ 36	+ 19	- 7	- 62	- 14
Mayores	+ 43	+ 33	+ 3	- 59	+ 20
<b>Hijos menores de 18 años</b>					
Sí	+ 33	+ 10	- 12	- 56	- 25
No	+ 33	+ 16	- 14	- 56	- 21
<b>TOTAL</b>	<b>+ 33</b>	<b>+ 15</b>	<b>- 6</b>	<b>- 57</b>	<b>- 15</b>

\* = % «buenos» - % «malos» (véase el cuadro 3.1).  
Índices horizontales múltiples.

B. Los **conductores de taxis** reciben, como media, una valoración moderadamente positiva. Veamos, primero, los grupos que le dan la nota relativamente más alta. Son estos: personas mayores, residentes en ciudades medias, no tienen carné, sus conocidos cumplen las normas de tráfico. Así pues, el perfil recompone otra vez los que otorgaban una buena calificación a los conductores de autobús. Se trata de personas jubiladas, peatones típicos. El contraste es evidente con los grupos que consideran mal a los taxistas (de nuevo de mayor a menor):

**Cuadro 3.3 Índice de valoración\*  
sobre los conductores de...**

<b>Características de los entrevistados</b>	<b>Autobús</b>	<b>Taxi</b>	<b>Coche particular</b>	<b>Moto</b>	<b>Suma algebraica de los índices</b>
<b>Conducción</b>					
No tiene carné	+ 41	+ 22	- 4	- 57	+ 2
Tiene carné y no conduce	+ 21	+ 15	- 5	- 49	- 18
Si conduce	+ 30	+ 8	- 9	- 57	- 28
<b>Camina por la ciudad</b>					
Mucho	+ 39	+ 16	- 3	- 57	- 5
Poco	+ 30	+ 14	- 8	- 56	- 20
<b>Posibilidad de que le atropelle un vehículo</b>					
Siempre	+ 38	+ 12	- 11	- 65	- 26
Algunas veces	+ 34	+ 11	- 8	- 54	- 17
Nunca	+ 28	+ 14	0	- 49	- 7
<b>Han tenido algún accidente</b>					
Sí	+ 27	+ 6	- 13	- 64	- 44
No	+ 34	+ 15	- 5	- 56	- 12
<b>Se atreven a pasar la calle por un sitio no señalizado</b>					
Sí	+ 28	+ 10	- 3	- 54	- 19
No	+ 39	+ 18	- 9	- 58	- 10
<b>Los conocidos cumplen las normas de tráfico</b>					
Sí	+ 38	+ 22	- 2	- 56	+ 2
No	+ 30	+ 10	- 11	- 56	- 27
<b>TOTAL</b>	<b>+ 33</b>	<b>+ 15</b>	<b>- 6</b>	<b>- 57</b>	<b>- 15</b>

\* = % «buenos» - % «malos» (véase el cuadro 3.1).  
Índices horizontales múltiples.



conductores, han tenido algún accidente, jóvenes y sobre todo residentes en las grandes ciudades. En ese último caso el juicio es ya negativo. Así pues, la imagen de los taxistas desciende mucho para los que compiten con ellos al conducir por las vías congestionadas. Resuena aquí la invectiva del conductor arriesgado, a punto de chocar con un taxi: «Taxista tenías que ser».

- C. Los **conductores de coches particulares** forman el grueso del tráfico rodado. Ya sabemos que son la mitad de la población adulta. La opinión que merecen es más bien negativa. Solo le conceden una nota positiva las personas mayores. La opinión más negativa sobre ellos la expresan los que temen algún atropello, aquellos cuyos conocidos no cumplen las normas de tráfico y los que han tenido algún accidente. Por lo demás, es un juicio que admite pocas variaciones. Es difícil que aparezcan valoraciones extremas ante un conjunto tan numeroso y tan heterogéneo.
- D. Los **conductores de motos** son el verdadero peligro del tráfico según los ve el conjunto de la población entrevistada. La opinión es también muy semejante según los distintos grupos. Se puede destacar el juicio manifiestamente adverso de las personas temerosas de que les atropelle un vehículo o las que han tenido algún accidente. Es muy probable que sea el tipo de personas que tengan un mal recuerdo de algún accidente en el que intervino una moto. Todo el mundo es consciente de la extrema sensación de riesgo con que conducen los motoristas: adelantamientos por el arcén e incluso por la calzada contraria, velocidad excesiva, conducción sin casco. Es posible que esas conductas de riesgo vayan disminuyendo, pero, por otro lado, aumenta el número de motos. Los que las manejan suelen ser jóvenes. Llevan siempre mucha prisa, o al menos eso parece. No olvidemos que aquí se juzgan más bien estereotipos.

En los párrafos anteriores hemos visto que el hecho de haber tenido algún accidente es un recuerdo que fuerza la imagen negativa que se proyecta sobre los conductores. Es natural que así sea, como es corriente que se proyecte la culpa del accidente sobre «el otro», sea conductor o peatón. La proporción que recuerda haber tenido algún accidente durante los últimos tres años es, lógicamente, baja: solo el 7% de los consultados. Ese nivel tan modesto numéricamente (aunque no lo sea tanto por la acumulación de sufrimiento) no permite realizar un análisis detallado de quiénes forman ese conjunto. Cabe advertir que *la proporción de accidentados sube bastante en el estrato de los jóvenes (12%). Es realmente mínimo en el de los mayores (3%). En cada grupo de edad los varones recuerdan haber estado más involucrados en accidentes que las mujeres.* Da la impresión de que la tasa de recuerdo de accidentes es bastante proporcional al hecho de conducir un vehículo con poca experiencia. Aunque la diferencia es poca, los datos de la encuesta apuntan a que la tasa de accidentalidad descrita afecta más a los conductores que a los peatones (Cuadro 3.4).

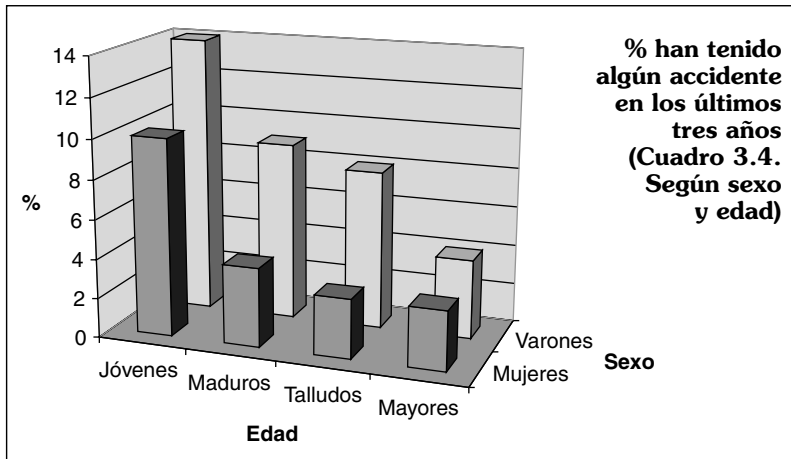
Lo visto hasta aquí nos indica que el conjunto entrevistado mantiene una sensación de riesgo o peligro respecto al tráfico. La podemos medir de modo directo a través de dos indicadores: (a) Cuántos consideran que existen lugares especialmente peligrosos en la ciudad por razón del tráfico. (b) Cuántos perciben que los vehículos se paran ante los pasos de cebra cuando los peatones se disponen a atravesarlos. Veámoslos por separado, si bien arrojan resultados paralelos.

Es evidente que la ciudad ofrece peligros para la seguridad de los viandantes desde el momento en que vehículos y peatones coinciden en el mismo plano. La congestión de vehículos hace que pueda haber accidentes entre ellos. La pregunta que hacíamos se refiere a la sensación de si en la ciudad hay lugares especialmente peligrosos para el tráfico desde el punto de vista de los peatones. Las respuestas son bastante variadas. *El 21% de los entrevistados contestan que hay muchos lugares en la ciudad especialmente peligrosos para el tráfico por su experiencia*

**Cuadro 3.4 % han tenido algún accidente en los últimos tres años**

Edad	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Jóvenes	C 10	F C 14	C 12
Maduros	4	F 9	6
Talludos	3	F 8	5
Mayores	3	4	3
TOTAL	5	F 10	7

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
 «F»: % significativamente más alto de cada fila.  
 % de cada combinación.



como peatones. La mayoría (51%) afirma que hay «algunos» y el resto (28%) no reconoce esos «puntos negros». Naturalmente, el juicio hay que referirlo a la situación de riesgo que de por sí comporta la ciudad (Cuadro 3.5).

*A medida que sube el nivel de urbanización, asciende también la proporción de los que advierten la existencia de «puntos negros» para el tráfico urbano. La proporción es el 24% para los habitantes de las grandes ciudades. Desde luego, se trata de*

**Cuadro 3.5 Sensación de peligro en el tráfico urbano**

<b>Características de los entrevistados</b>	<b>% hay muchos lugares especialmente peligrosos por razón del tráfico</b>	<b>% los vehículos no suelen pararse en los pasos de cebra</b>
<b>Tamaño del municipio</b> (miles)		
10-50	18	53
50-100	17	58
100-500	22	56
500 y más	C 24	C 68
<b>Sexo</b>		
Varones	C 24	57
Mujeres	18	58
<b>Edad</b>		
Jóvenes	C 25	C 70
Maduros	23	68
Talludos	20	48
Mayores	12	36
<b>Hijos menores de 18 años</b>		
Sí	23	C 62
No	20	56
<b>Nivel de estudios</b>		
Medios o superiores	C 24	C 68
Secundarios	23	61
Primarios	16	48
<b>TOTAL</b>	<b>21</b>	<b>58</b>

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

una media, pues *los habitantes de la provincia de Madrid son mucho más sensibles al peligro del tráfico urbano que los de Barcelona: 32% y 11% respectivamente*. Puede que, efectivamente, las vías de tráfico sean menos seguras en Madrid, al menos esa es la percepción de su población. Los medios de comunicación advierten continuamente sobre la especial peligro-

sidad de la M-30, con curvas muy cerradas y carriles de aceleración insuficientes. En igualdad de circunstancias, el tráfico resulta particularmente complicado en Madrid por su carácter de plataforma giratoria en el sistema de transporte de carácter nacional. Añádase en Madrid la concentración de vehículos oficiales (con el privilegio de la reserva de espacio para estacionarlos) y el uso de las calles céntricas para las manifestaciones. El hecho es que la población entrevistada responde a esa impresión especialmente grave de la circulación madrileña.

Hay otras constantes que hacen elevar la percepción de los «puntos negros». Son muy coherentes: varones, jóvenes, personas con estudios superiores, personas que tienen hijos menores. Como puede verse, es un perfil que corresponde a las personas que utilizan mucho el coche o la moto.

La otra sensación de peligro, desde el punto de vista del peatón, es si los vehículos se paran cuando los viandantes cruzan un paso de cebra en el que no hay semáforo. Solo el 11% de los consultados reconocen esa conducta, naturalmente, la que impone la norma. El 31% matizan que «a veces» se produce esa acción de los conductores. Nada menos que *el 58% de los entrevistados perciben que los vehículos se paran «pocas veces» ante la situación de los peatones que tratan de cruzar un paso de cebra*. Es un dato francamente preocupante. Los conductores no han interiorizado la norma de detenerse siempre ante los pasos de cebra cuando los peatones se disponen a cruzarlos. De todos es sabida la reacción del peatón amedrentado que, ni siquiera cuando para el vehículo, se atreve a cruzar el paso de cebra. No pocas veces el conductor parado tiene que hacerle un gesto para que pase sin miedo. El problema suele ser que, en ese momento, puede que venga otro conductor no tan gentil con el correspondiente susto del peatón amedrentado. Sea como sea, los datos de la encuesta no dejan lugar a duda. Estamos ante el punto más conflictivo desde el punto de vista de la seguridad del peatón. No deja de ser extraño y alarmante que los conductores hayan aprendido muy bien la norma de ceder el paso en las rotondas y, en cambio, no cumplan la obligación

más sencilla de parar en los pasos de cebra. Se prueba así que, si se cumplen las normas, es por temor al posible daño que uno puede recibir.

Según nuestros datos, las personas más críticas o quejas respecto al incumplimiento son los jóvenes, las que tienen estudios medios o superiores, las que residen en las grandes ciudades. Paradójicamente, se trata, otra vez, de las que suelen tener más experiencia de conducir. De hecho, la proporción que comentamos se eleva al 63% para las personas con carné que conducen. Es solo el 60% de los conductores que no conducen y el 50% de los que no tienen carné. Es decir, la percepción de que los coches no paran ante los pasos de cebra es más bien una autocrítica por parte de la población que conduce un vehículo. Curiosamente es más alta en Barcelona (68%) que en Madrid (56%), a pesar de que los madrileños perciben un tráfico más peligroso. Esa paradoja avala la hipótesis de la autocrítica.

El hecho de que las personas con más estudios destaquen especialmente la conducta negligente de los conductores ante los pasos de cebra es otra confirmación del supuesto de la autocrítica de esa respuesta. Sucede, además, que con independencia del nivel educativo, la opinión que comentamos se eleva cuando los que contestan tienen menos de 45 años (Cuadro 3.6).

**Cuadro 3.6 % opinan que los vehículos no suelen pararse en los pasos de cebra**

Estudios	Edad		Total
	18-44	45 y más	
Medios o superiores:	F C 74	C 52	C 68
Secundarios	F 66	46	61
Primarios o menos	F 66	40	48
TOTAL			58

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

% de cada combinación.

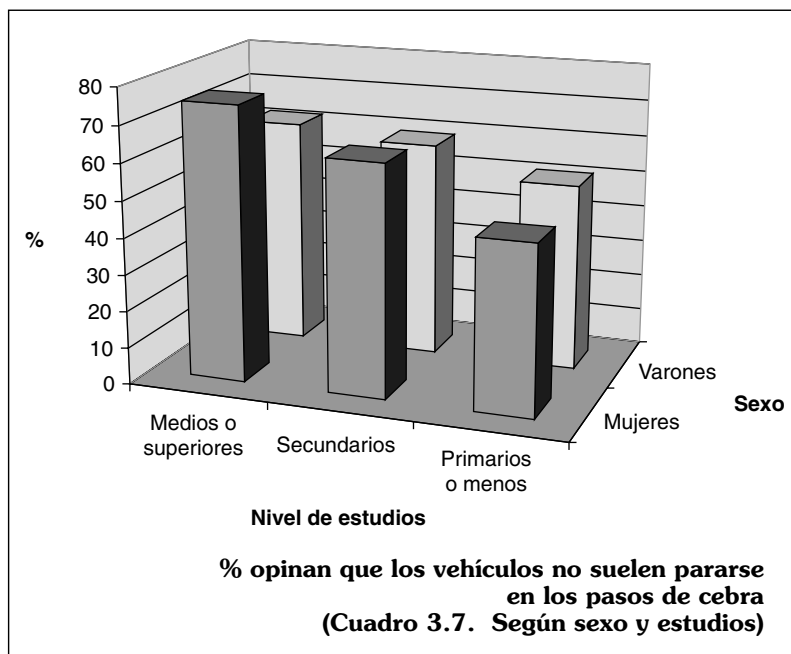
**Cuadro 3.7 % opinan que los vehículos no suelen pararse en los pasos de cebra**

Estudios	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Medios o superiores	F C 75	C 62	C 68
Secundarios	63	59	61
Primarios o menos	46	F 51	48
TOTAL	58	57	58

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

% de cada combinación.



A primera vista, el sexo de las personas consultadas no establece diferencias respecto a la opinión sobre los pasos de cebra. Sin embargo, al combinar el sexo con la edad, vemos que ambos factores influyen, solo que de una manera «cruzada». En

el caso de los estudios superiores, las mujeres son mucho más sensibles que los varones respecto al incumplimiento de la norma por los conductores ante los pasos de cebra. En el supuesto de la población con estudios elementales, sucede lo contrario: los varones son ahora algo más sensibles que las mujeres. Es un ejemplo de cómo una misma causa puede producir efectos contrarios en presencia de otro estímulo. Si nos dejamos llevar por los datos totales, esas precisiones pasan inadvertidas. La explicación de la paradoja anterior es que las mujeres con estudios superiores seguramente son conductoras recientes, por tanto con mucha capacidad de autocrítica. En cambio, esa misma capacidad (a un nivel más bajo) se da más bien en los varones cuando el conjunto tiene pocos estudios. Es más probable que esos varones integren el conjunto de los conductores que las mujeres. Por todas partes se revela la hipótesis de la autocrítica que mencionamos. Es una buena disposición para que pueda cambiar el hábito de los conductores, en este caso manifiestamente irresponsable (Cuadro 3.7).

Hay otros factores, relacionados con el tráfico, que, aunque sean circulares, nos ayudan a interpretar mejor la hipótesis de la autocrítica en la cuestión de los pasos de cebra. Los conductores que han tenido algún accidente o los que perciben la «doble fila» son también los que reconocen que los conductores no paran ante los pasos de cebra. Son rasgos coherentes con la percepción de que las normas de tráfico se incumplen ampliamente. La proporción que comentamos es también alta cuando los entrevistados atraviesan la calle por el sitio por el que no deben o cuando reconocen que sus conocidos incumplen las normas de tráfico. Por todas partes se llega a la conclusión de que son los conductores quienes incumplen las normas y también quienes perciben esa realidad. Los peatones aparecen más resignados o más benévolos respecto a la posible infracción del código por parte de los conductores (Cuadro 3.8).

Concluimos este capítulo con una nueva tipología, por si pudiera servir para interpretar otros datos. Es la que llamamos de «conflicto de tráfico». Combina el hecho de haber tenido o no



**Cuadro 3.8 Sensación de peligro en el tráfico urbano**

<b>Características de los entrevistados</b>	<b>% opinan que hay muchos lugares especialmente peligrosos por razón del tráfico</b>	<b>% opinan que los vehículos no suelen pararse en los pasos de cebra</b>
<b>Conducción</b>		
No tiene carné	18	50
Tiene carné y no conduce	18	60
Sí conduce	23	C 63
<b>Han tenido algún accidente</b>		
Sí	C 23	C 67
No	20	57
<b>Vehículos en doble fila</b>		
Muy corriente	C 25	C 64
Poco corriente	9	41
<b>Se atreven a pasar la calle por un sitio no señalizado</b>		
Sí	20	C 61
No	20	55
<b>Los conocidos cumplen las normas de tráfico</b>		
Sí	19	52
No	22	C 63
TOTAL	21	58

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
% horizontales múltiples.

algún accidente con la opinión que se tiene sobre los conductores de coches particulares. Es una tipología menos útil para el análisis, puesto que, como sabemos, es muy reducido el número de los que han tenido la experiencia de algún accidente. De

todas formas, se trata de un instrumento que puede arrojar alguna luz sobre la interpretación de los datos. Recordemos que la experiencia de un accidente es un estímulo decisivo para juzgar críticamente las situaciones de tráfico (Cuadro 3.9).

**Cuadro 3.9 Tipología de conflicto de tráfico: distribución de las combinaciones que forman la tipología**

<b>Opinión sobre los conductores de coches particulares</b>	<b>Ha tenido algún accidente</b>		
	<b>Sí</b>	<b>No</b>	<b>Total</b>
Malos	2	12	14
Hay de todo	5	72	78
Buenos	1	7	8
<b>TOTAL</b>	<b>7</b>	<b>93</b>	<b>100</b>

% del total de casos.

# 4

## El medio urbano

La ciudad es también la percepción del tráfico que tienen los vecinos. Una constante del paisaje urbano es la congestión de vehículos. En algunas ciudades (por no decir casi todas) da la impresión de que el número de vehículos estacionados o circulantes supera la provisión de superficie vial. De ahí que sea tan frecuente el espectáculo de la «doble fila» (a veces triple) en algunas calles concurridas. Se trata de un círculo vicioso de difícil resolución. La «doble fila» se debe a la falta de espacio, pero, a su vez, hace que se reduzca considerablemente el espacio vial. La espiral de ese proceso se acerca peligrosamente al caos.

Los datos de la encuesta proporcionan una medida del uso de la «doble fila». La pregunta se redactaba así: «¿Con qué frecuencia ve usted coches aparcados en segunda (o tercera) fila por las calles donde transita habitualmente? Piense en la última semana». La distribución se escora decididamente del lado caótico. *El 72% de los consultados consideran que es «muy corriente» que haya coches aparcados en segunda o tercera fila.* Solo el 20% señala que «a veces» y un mero 7% afirma que ese espectáculo no se produce. El resultado confirma la impresión de cualquier observador sobre la «institución de la doble fila» en

muchas calles. En principio, una opinión tan unánime no tendría por qué dar muchas variaciones. Sin embargo, las hay, como vamos a ver. El dato significa que la doble fila oscila mucho según la cuadrícula del plano de la ciudad. Su percepción se refuerza según determinadas características personales de los entrevistados. Las personas más activas, las que viven más la ciudad, son las más sensibles a la doble fila, porque la sufren y, seguramente, la practican. Al igual que lo que veíamos con los pasos de cebra, estamos ante una gran desmoralización de la vida cotidiana de los españoles. La norma jurídica va por un lado y el uso social por otro. Los conductores se insensibilizan respecto a las molestias que pueden ocasionar con la decisión de aparcar en segunda fila. Lo malo del incumplimiento de las pequeñas obligaciones cívicas es que dispone al sujeto para saltarse otras muchas prescripciones legales o incluso morales. Por eso hablamos de desmoralización.

*La percepción de la doble fila avanza conforme asciende el tamaño urbano. «Es muy corriente» para el 64% de los habitantes de las pequeñas ciudades (menos de 50.000 habitantes) y para el 82% de los de las grandes ciudades (más de 500.000).* Se trata siempre de una percepción mayoritaria, que se acerca a la práctica unanimidad en el caso de los núcleos más poblados. No es solo el tamaño. Una vez más, difieren los porcentajes entre Madrid y Barcelona, dos provincias en las que casi toda la población se puede decir que vive en una zona metropolitana. El 81% de los madrileños ven «muy corriente» la doble fila allí donde viven, proporción que desciende al 71% cuando la percepción es la de los barceloneses. Una vez más, comprobamos que el tráfico de Barcelona aparece algo más ordenado que el de Madrid. No es un dato objetivo, sino el que corresponde con la percepción de los habitantes de una y otra provincia. De todas formas, bastaría solo la comprobación objetiva de las manifestaciones que sufre el vecindario madrileño para justificar su pesimismo.

Si se tratara de una percepción objetiva, no habría tantas diferencias entre los distintos grupos. Pero las hay, lo que confirma

la interpretación de que se trata también de una visión crítica o autocrítica del tráfico. Después de todo, los conductores más móviles son los que sufren más las molestias de la segunda fila, que ellos mismos, como conjunto, crean. Está muy claro que *la percepción de la segunda fila se agudiza conforme desciende la edad. Llega al 82% en los jóvenes y solo al 51% en los viejos*. En el estrato de los jóvenes no hay diferencias según el sexo de los entrevistados. Pero, a partir de los 30 años de edad, empieza a distanciarse la posición de los varones, que son más sensibles al fenómeno de la segunda fila. En el grupo de los varones el estrato más sensible es el de los maduros (de 30 a 44 años), el 85% de los cuales perciben la segunda fila. Este esquema de las diferencias por sexo y edad se repite muchas veces en otros muchos campos de la estructura social. Se corresponde bastante bien con la idea de «actividad», no solo laboral, sino, en este caso, de utilización del espacio urbano (Cuadro 4.1).

**Cuadro 4.1 % consideran «muy corriente» la existencia de la doble fila**

Edad	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Jóvenes	C 82	C 81	C 82
Maduros	72	F 85	78
Talludos	63	F 77	70
Mayores	47	F 58	51
TOTAL	67	F 78	72

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
«F»: % significativamente más alto de cada fila.  
% de cada combinación.

La edad y el sexo se relacionan estrechamente con los estudios. Por eso interesa ver las dos combinaciones por separado. La edad y los estudios influyen de consuno. Sea cual sea el grado escolar, la percepción de la doble fila es más aguda por parte de las personas con menos años. Todavía está más claro que, para el mismo estrato etáneo, según se asciende por la pirámide

educativa, sube el porcentaje de los que ven, como cosa corriente, la segunda fila. Los extremos distan un trecho notable. El 86% de las personas menores de 45 años con estudios medios o superiores son sensibles a la existencia de la doble fila. Se trata de un reconocimiento prácticamente unánime. En el otro extremo el porcentaje es solo el 56% para los que tienen más de 44 años y no han pasado de la escuela primaria. Aun así, siguen siendo mayoría (Cuadro 4.2).

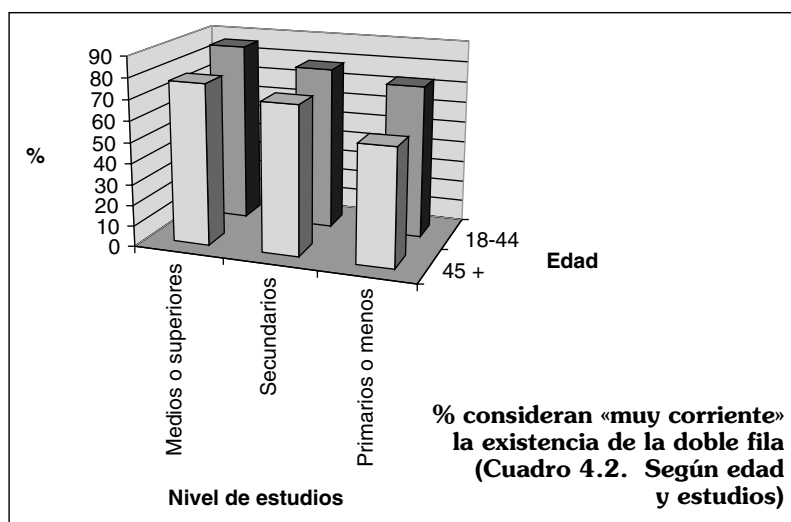
**Cuadro 4.2 % consideran «muy corriente» la existencia de la doble fila**

Estudios	Edad		Total
	18-44	45 y más	
Medios o superiores	F C 86	C 77	C 84
Secundarios	F 78	71	76
Primarios o menos	F 73	56	61
TOTAL	F 80	63	72

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

% de cada combinación.



La influencia de los estudios es tal que ahí está la clave de la distinta percepción que se atribuye a los varones y mujeres. Como queda dicho, los varones son más sensibles que las mujeres al hecho de la doble fila. Ahora bien, ese contraste solo se da en el estrato más numeroso de las personas que no han pasado de la escuela primaria. En los demás, el hecho de ascender por la escala educativa supone que se unifican las percepciones de varones y mujeres. Es muy posible que el factor aglutinante sea la edad y también el hecho de conducir un vehículo. La consecuencia es que el grupo de las mujeres es mucho más heterogéneo que el masculino en el aspecto que nos ocupa. Es algo que también hemos comprobado en otras muchas encuestas, que el cambio social ha afectado mucho más a las mujeres que a los varones. En el caso concreto que nos ocupa, las mujeres con estudios más allá de la escuela obligatoria perciben la doble fila con la misma intensidad que los varones. Es el grupo (muy numeroso) de las mujeres con estudios elementales las que no perciben tanto el hecho de la doble fila. Una vez más se demuestra que no estamos ante un dato objetivo, sino ante una realidad tamizada por la actividad previa (Cuadro 4.3).

**Cuadro 4.3 % consideran «muy corriente» la existencia de la doble fila**

Estudios	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Medios o superiores	C 83	C 84	C 84
Secundarios	75	78	76
Primarios o menos	54	F 71	61
TOTAL	67	F 78	72

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
«F»: % significativamente más alto de cada fila.  
% de cada combinación.

La actividad se refiere fundamentalmente a la extradoméstica, que significa desplazarse tanto a pie como en un vehículo. Por esa razón, los activos y los estudiantes son los que perciben

mejor la realidad de la doble fila (en torno al 80%). En cambio, esa percepción desciende notablemente cuando pasamos a las amas de casa y a los jubilados (más aún si son mujeres). Va quedando claro que la percepción de la doble fila, como una molestia del espacio urbano, es directamente proporcional a la capacidad de salir de casa, subirse a los vehículos. Puede que la asociación tenga algo de circular, pero por lo menos nos ayuda a entender que estamos ante una percepción acertada, no un estereotipo (Cuadro 4.4).

**Cuadro 4.4 % consideran «muy corriente» la existencia de la doble fila**

Actividad laboral	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Ocupados	78	83	81
Parados	85	76	80
Estudiantes	82	82	82
Amas de casa	58	*	59
Jubilados	48	59	54
TOTAL	67	78	72

\* Pocos casos en la base.  
% de cada combinación.

Lo anterior se prueba definitivamente con la «tipología de peatonalidad» (descrita en el capítulo 2). Lo definitivo es pasar de conductor a peatón. El nivel más alto de percepción corresponde a los «conductores puros», los que, además de conducir habitualmente, caminan mucho por la ciudad (83%). El mínimo, muy distante, se asigna a los peatones que caminan poco, es decir, salen poco de casa (59%). Hay, pues, un cierto sentido autocrítico en la percepción de la segunda fila, por cuanto son más sensibles a esa realidad los conductores, que son, como conjunto, quienes aparcan en doble fila. Probablemente lo hacen, además, los que van con más prisa o se mueven más. Como es



natural, quien aparca de esa forma consigue alguna utilidad personal, a costa de crear una molestia para todos los demás, conductores y peatones. La utilidad es concreta e inmediata; la molestia es difusa e impersonal (Cuadro 4.5).

**Cuadro 4.5 % consideran «muy corriente» la existencia de la doble fila**

<b>Camina por la ciudad</b>	<b>Conduce habitualmente</b>			<b>Total</b>
	<b>Sí</b>	<b>No</b>	<b>No tiene carné de conducir</b>	
Mucho	F 83	70	C 67	75
Poco	F 80	67	59	71
<b>TOTAL</b>	<b>F 81</b>	<b>68</b>	<b>61</b>	<b>72</b>

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
«F»: % significativamente más alto de cada fila.  
% de cada combinación.

Con las dos preguntas que acabamos de analizar, combinadas, formamos la «tipología de cumplimiento de las normas por parte de los conductores». La combinación más numerosa es la menos cumplidora de las normas, es decir, los que no se paran ante un paso de cebra y aparcan en segunda fila. Ese tipo representa el 46% de la población entrevistada. El otro extremo, el de los cumplidores (respetan los pasos de cebra y no es corriente la segunda fila), afecta solo al 16% de los entrevistados. El contraste entre los dos valores indica la tendencia desmoralizadora (o «anómica») que se da respecto al tráfico urbano, siempre desde el punto de vista de la percepción. Queda claro, además, que no es una percepción sesgada por la queja de los peatones, sino que más bien es un reconocimiento crítico (o autocrítico) por parte de los conductores (Cuadro 4.6).

**Cuadro 4.6 Tipología de cumplimiento de las normas por parte de los conductores: distribución de las combinaciones resultantes**

Los vehículos se paren ante un paso de cebra	Vehículos en segunda fila		
	Es corriente	Sucede a veces o nunca	Total
Siempre	26	16	42
Pocas veces	46	11	58
TOTAL	72	28	100

% del total de casos.

Veamos ahora, con más detenimiento, la percepción de algunos riesgos por parte de los peatones. Proponíamos tres tipos de situaciones desagradables: (a) la posibilidad de caerse o resbalar, (b) la de ser atropellado por un vehículo y (c) la de ser robado. Las tres establecen la siguiente gradación:

	Riesgos por parte de los peatones		
	% grado de posibilidad		
	Alto	Medio	Bajo
Ser atropellado por un vehículo	35	28	37
Ser robados	27	21	51
Caerse, resbalar	25	24	50

% de cada combinación.

Como puede verse, *hay un sector de la población, entre un cuarto y poco más de un tercio, con una alta probabilidad sentida de tener algún percance en la calle. Es más probable ser atropellado por algún vehículo que ser robado o resbalar.* Naturalmente, el juicio que merece ese sentimiento de inseguridad es muy relativo, pero, subjetivo como es, indica que la calle es un lugar bastante inseguro. Destaca, como decimos, el temor al

atropello por un vehículo. La probabilidad estimada se basa en la amplificación que pueden tener las noticias de esos percances cuando se refieren a otras personas. Se confirma la sensación de que el espacio urbano, sea por los vehículos o los viandantes, resulta potencialmente agresivo, hostil incluso, para una parte de la población. La cuantificamos entre un 25% y un 35% de los adultos.

Lo anterior es un perfil que se dibuja como promedio, pero admite intensas variaciones según los grupos a los que afecte. Por ejemplo, resultan descollantes las diferencias que establece el sexo y la edad. *Con independencia de los años, las mujeres se sienten mucho más temerosas que los varones de sufrir algún percance en la calle. Todavía está más claro que, para ambos sexos, según se sube por la pirámide de edad, asciende también la probabilidad de esos percances. El más sensible a la edad y el sexo es el de caerse o resbalar.* En ese caso se junta la agresividad exterior con la fragilidad personal. El temor a ser robados es la expresión más común de lo que llamamos «inseguridad ciudadana». Afecta solo al 16% de los varones jóvenes, pero al 45% de las mujeres mayores. Aunque no indagábamos la realidad del maltrato en la vida doméstica, ese fenómeno de violencia sigue la misma pauta de afectar mucho más a las mujeres y a las personas de edad. Si se sumaran ambas realidades, la inseguridad ciudadana y la violencia doméstica, estaríamos ante el aspecto más negativo de la vida urbana. Se puede afirmar que una gran parte de la población de cierta edad, especialmente la femenina, vive amedrentada por las amenazas que se derivan de la vida cotidiana. Se incluye el temor a ser atropellados por un vehículo que expresa la tercera parte de la población entrevistada. Esa incidencia llega a ser el 55% de las mujeres mayores, que suelen tener más años que el grupo correspondiente de los varones. Se comprende la prevención que pueden tener a salir de casa. Aunque el temor a los percances callejeros no destaque mucho en los jóvenes, ya en ellos se observa que afecta más a las mujeres que a los varones (Cuadro 4.7).

**Cuadro 4.7 % consideran con un alto grado de posibilidad...**

<b>Sexo</b>	<b>Edad</b>	<b>Ser atropellados por un vehículo</b>	<b>Ser robados</b>	<b>Caerse, resbalar</b>
Varones	Jóvenes	19	16	6
	Maduros	21	15	8
	Talludos	37	22	18
	Mayores	C 51	C 29	C 42
Mujeres	Jóvenes	28	20	18
	Maduros	30	30	21
	Talludos	50	44	38
	Mayores	C 55	C 45	C 66
Total	Varones	29	19	15
	Mujeres	C 40	C 34	C 34
Total	Jóvenes	23	18	12
	Maduros	26	23	15
	Talludos	44	33	28
	Mayores	C 53	C 38	C 56
TOTAL		35	27	25

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
% horizontales múltiples.

Nuestro argumento exige que le demos un especial realce a las variaciones que se refieren a la probabilidad del atropello por un vehículo. Influye la edad, desde luego, pero también el nivel educativo. Digamos que, a los mejores reflejos de los pocos años, se une la defensa, más difícil de estimar, que proporciona la escolaridad. No es nada misterioso; los años de escuela están muy relacionados con la probabilidad de conducir un vehículo. Sea cual sea la conexión, el resultado es ostensible. Solo el 15% de las personas con menos de 45 años y el nivel medio o universitario de estudios consideran muy posible que puedan ser atropellados por un vehículo. La proporción alcanza a la mayoría (53%) de las personas de más de 44 años que no han pasado de la escuela primaria (Cuadro 4.8).

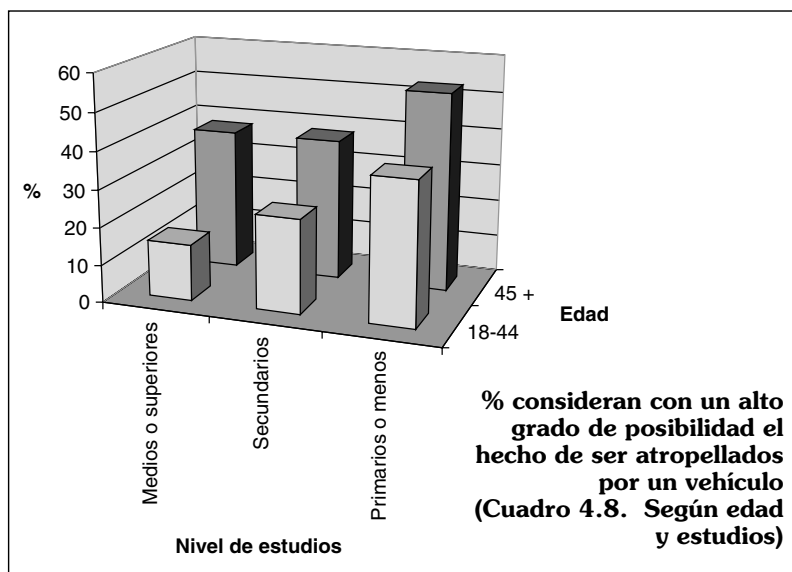
**Cuadro 4.8 % consideran con un alto grado de posibilidad el hecho de ser atropellados por un vehículo**

Estudios	Edad		Total
	18-44	45 y más	
Medios o superiores	15	F 38	22
Secundarios	25	F 38	28
Primarios o menos	C 38	F C 53	C 49
TOTAL	24	F 48	35

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

% de cada combinación.



El mayor temor que tienen las mujeres a ser atropelladas se debe solo en parte a la menor acumulación de años escolares. De hecho, en el estrato de los estudios secundarios no hay diferencia según el sexo. En cambio, sí existe en el escalón superior o inferior de estudios. Lo fundamental es que la pirámide escolar condiciona la probabilidad que estamos midiendo, con independencia del sexo (Cuadro 4.9).

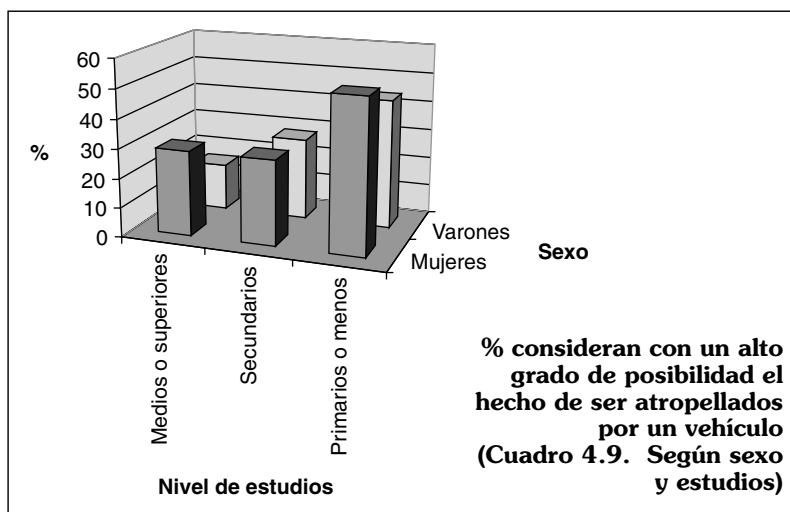
**Cuadro 4.9 % consideran con un alto grado de posibilidad el hecho de ser atropellados por un vehículo**

Estudios	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Medios o superiores	F 29	16	22
Secundarios	29	28	28
Primarios o menos	F C 52	C 44	C 49
TOTAL	F 40	29	35

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

% de cada combinación.



La probabilidad sentida del atropello la establece fundamentalmente el hecho de tener o no carné de conducir. *Cerca de la mitad de los peatones estrictos (no tienen carné de conducir) consideran muy probable que alguna vez puedan ser atropellados por un vehículo.* La proporción desciende a poco más de la cuarta parte en el resto de la población consultada, que son los que sí tienen carné. Es irrelevante, a estos efectos, la distinción entre los que conducen o no de forma habitual. Tam-

poco establece una diferencia sensible la costumbre de caminar mucho o poco por la ciudad. Aquí es donde se ve claramente la oposición radical entre tener o no carné de conducir. El hecho de sacar el carné, aunque no se utilice mucho un vehículo, significa que disminuye el temor a ser atropellado. Es una curiosa función protectora que establece una circunstancia administrativa (Cuadro 4.10).

<b>Cuadro 4.10 % consideran con un alto grado de posibilidad el hecho de ser atropellados por un vehículo</b>				
<b>Camina por la ciudad</b>	<b>Conduce habitualmente</b>			<b>Total</b>
	<b>Sí</b>	<b>No</b>	<b>No tiene carné de conducir</b>	
Mucho	28	24	F 50	37
Poco	28	27	F 46	34
<b>TOTAL</b>	<b>28</b>	<b>26</b>	<b>F 47</b>	<b>35</b>

«F»: % significativamente más alto de cada fila.  
% de cada combinación.

La «tipología de cumplimiento de las normas por parte de los peatones» (descrita en el capítulo 6) nos ayuda a entender el sentimiento de temor a ser atropellados. Podría pensarse que ese temor se aplica a los que incumplen las normas de circulación; todo lo contrario. *La actitud temerosa respecto a la posibilidad de ser atropellados caracteriza a los que se mueven en un ambiente donde se cumplen las normas de circulación o ellos mismos son cumplidores.* Cerca de la mitad de los que dan un rodeo para pasar por un paso de cebra y perciben un espíritu de cumplimiento de las normas a su alrededor expresan un gran temor a ser atropellados. La proporción desciende a la quinta parte en el polo opuesto de los que pertenecen al círculo donde se incumplen las normas. Esa relación es tan clara que nos lleva a interpretar el sentido que tiene el cumplimiento más cuidadoso del código de la circulación: obedece al temor

que se tiene al atropello. Visto desde el otro lado, cuando se incumplen las normas es porque se tiene una (falsa) seguridad en que uno no se va a ver atropellado. Es una asociación un tanto irracional, pero, es real, según nuestros datos, y puede servir para orientar las campañas sobre seguridad vial (Cuadro 4.11).

**Cuadro 4.11 % consideran con un alto grado de posibilidad el hecho de ser atropellados por un vehículo**

---

**Cuando quieren cruzar una calle sin paso de cebra**

---

<b>Las personas cercanas al entrevistado cumplen las normas de circulación</b>	<b>Dan un rodeo para pasar por el paso de cebra</b>		<b>Total</b>
	<b>Sortean los coches</b>		
Sí	C 28	F C 48	C 39
No	21	F 43	32
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>F 46</b>	<b>35</b>

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
«F»: % significativamente más alto de cada fila.  
% de cada combinación

Una vez que hemos visto la fuerte oposición entre vehículos y peatones, avancemos un paso más en la determinación de las posibles agresiones del espacio peatonal. Las vamos a clasificar en estos tres apartados:

- a) Invasión del espacio público por parte de los vehículos: aparcar en la acera.
- b) Invasión comercial del espacio público: venta ambulante o terrazas de bares o restaurantes sobre las aceras.
- c) Actividades atípicas de los peatones: patines o monopatines, mendicidad, pasear a los perros.

De cada una de esas posibles agresiones, agrupadas en los tres tipos, vamos a medir: (1) La percepción de la frecuencia con



que se producen. (2) La opinión sobre si habría que prohibirlas o tolerarlas.

*Las agresiones más frecuentes al espacio peatonal son la invasión de las aceras (por parte de vehículos o terrazas), el pasear a los perros o la mendicidad.* Alrededor de la mitad de los consultados reconocen que son muy frecuentes todas esas agresiones potenciales. En cambio, solo una minoría considera muy frecuente el juego de patines o monopatines sobre las aceras (21%) o la venta ambulante en tenderetes (30%). Como puede verse, son agresiones no ya potenciales, sino bastante reales para una gran parte de la población, digamos entre el 21% (patines) y el 57% (terrazas). Es otra forma de considerar que el espacio peatonal está lleno de obstáculos por parte de los vehículos o los viandantes. Hay que ponerse en el lugar de las personas impedidas o invidentes para comprender el sufrimiento que puede acarrear esa reducción del espacio peatonal (Cuadro 4.12).

Junto a la percepción está la opinión de si los obstáculos se deben prohibir o tolerar. Ahora la variabilidad es mucho mayor. *Ocho de cada diez consultados opinan que habría que prohibir el aparcamiento de motos y coches en las aceras.* Es la opinión más decidida. En el otro extremo, *no llegan a dos de cada diez entrevistados los que prohibirían la venta ambulante (tenderete) o pasear a los perros con correa.* Excepto en el caso de los vehículos sobre las aceras, las demás «agresiones» son toleradas ampliamente por la mayoría de los entrevistados. Así pues, no serían propiamente agresiones en la medida en que los vecinos se han adaptado a convivir con ellas. Una vez más, el gran adversario de la circulación, desde el punto de vista peatonal, es el tráfico automóvil, no tanto la actividad de los otros viandantes. La prueba es que la invasión del espacio público (aceras) por parte de los vehículos se percibe como la más general, pero también es la que se prohibiría con mayor decisión.

Lógicamente no hay que esperar muchas variaciones en la percepción de las distintas formas de agresión al espacio peatonal por parte de los entrevistados según el sexo y la edad. Así

**Cuadro 4.12 Agresiones al espacio peatonal**

	% percepción de la frecuencia con que se producen			% opinión sobre la prohibición o tolerancia. Habría que...		
	Muy frecuente	Algo frecuente	Poco frecuente	Prohibirla	Dejarla como está	Tolerarla más
<b>a) Invasión del espacio público por parte de los vehículos</b>						
Aparcar las motos en la acera	53	20	26	81	15	2
Aparcar los coches en la acera	52	20	27	82	14	1
<b>b) Invasión comercial del espacio público</b>						
Mesas y sillas sobre una parte de la acera	57	27	15	26	64	6
Venta de pañuelos o periódicos en los semáforos	39	26	35	36	52	7
Venta ambulante (tenderetes)	30	27	43	19	71	8
<b>c) Actividades atípicas de los peatones</b>						
Pasear a los perros con correa	48	32	17	17	55	25
Pedir limosna sin más	43	29	27	32	56	8
Pedir limosna tocando algún instrumento musical	35	28	36	22	63	10
Jugar con patines o monopatines	21	25	52	41	48	8
% horizontales múltiples (dos preguntas)						

es. Se trata de la percepción de un hecho externo, algo que forma parte del paisaje urbano. Solo se pueden señalar algunas diferencias menores, no siempre explicables más allá de las os-

**Cuadro 4.13 Agresiones al espacio peatonal: % se producen con mucha frecuencia**

	Invasión de vehículos		Invasión comercial			Actividades atípicas			
	Motos en la acera	Coches en la acera	Terrazas	Venta en los semaforos	Venta ambulante	Perros con correa	Limosna	Limosna con música	Patines o monopatines
Varones	Jóvenes 59	55	C 59	C 41	29	55	36	29	21
	Maduros 59	58	58	C 41	32	45	42	32	15
	Talludos C 62	59	55	38	30	42	44	36	16
	Mayores 49	51	49	30	25	48	38	26	20
Mujeres	Jóvenes 50	50	C 66	41	34	C 60	47	36	C 28
	Maduros 48	48	62	38	28	48	45	35	26
	Talludos C 52	52	57	41	35	44	48	43	27
	Mayores 39	39	40	35	22	40	42	36	13
Total	Varones C 59	C 57	56	38	29	47	40	32	18
	Mujeres 48	48	577	39	30	48	C 46	C 38	C 24
Total	Jóvenes 55	52	C 63	C 41	31	C 57	41	33	24
	Maduros 54	53	60	39	30	46	44	34	21
	Talludos 57	55	56	39	32	43	46	40	22
	Mayores 43	44	44	33	23	43	40	32	16
TOTAL	53	52	57	39	30	48	43	35	21

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
% horizontales múltiples.

cilaciones que marca el azar. Por ejemplo, los varones perciben más el hecho de los vehículos aparcados en las aceras, quizá porque ellos mismos conducen más. También puede ser porque tratan de buscar un hueco para aparcar en la acera cuando no encuentran otro espacio disponible. Las mujeres perciben mejor ciertas actividades atípicas, como la mendicidad o el uso de los patines o monopatines. Los jóvenes aumentan la percepción de las terrazas, la venta en los semáforos o el paseo de los perros con correa. Pero, repetimos, esas son excepciones. Lo normal es que haya pocas diferencias según la edad o el sexo. Por este lado de los rasgos biográficos se puede concluir que hay una percepción general de las posibles agresiones al espacio reservado para los peatones (Cuadro 4.13).

El tipo de ciudad sí marca una diferencia apreciable respecto a la frecuencia que pueden tener las agresiones mencionadas. Todas ellas se destacan más en las ciudades de más de 500.000 habitantes. Se podría decir que casi forma parte de la definición de la gran ciudad esa lista de agresiones al espacio peatonal. El factor del tamaño del municipio se matiza con las diferencias culturales, que hacen, por ejemplo, distintas la percepción de los madrileños y los barceloneses. Madrid destaca por la percepción que se tiene de las terrazas, la venta en los semáforos y la mendicidad. En Barcelona se hacen máximos los porcentajes referidos a la invasión de las aceras por los vehículos y a la costumbre de pasear con los perros (Cuadro 4.14).

Se podría establecer de antemano que los peatones fueran los que percibieran mejor la serie de las que llamamos agresiones al espacio peatonal. No es así. El hecho de conducir o de ser peatón estricto no establece muchas diferencias. En todo caso, son los conductores los más sensibles a la percepción de algunos obstáculos, como la invasión de las aceras por los vehículos o las terrazas y la costumbre de pasear con los perros.

Tampoco encontramos diferencias muy sistemáticas cuando pasamos al capítulo de la opinión, al porcentaje de los que declaran que habría que prohibir las agresiones citadas. Desde luego, el sexo o la edad no establecen variaciones claras. Cabe

**Cuadro 4.14 Agresiones al espacio peatonal: % se producen con mucha frecuencia**

	Invasión de vehículos		Invasión comercial		Actividades atípicas			
	Motos en la acera	Coches en la acera	Terrazas	Venta en los semaforos	Venta ambulante	Perros con correa	Limosna con música	Limosna o patines
<b>Tamaño del municipio (miles)</b>								
10-50	46	45	58	23	26	43	30	21
50-100	51	49	48	32	19	38	39	14
100-200	53	52	46	39	24	44	45	22
500 y más	C 64	C 62	62	C 66	C 53	C 67	C 61	C 52
<b>Ciudades</b>								
Madrid	55	54	C 60	C 66	C 43	58	C 61	C 48
Barcelona	C 62	C 62	54	41	34	C 66	34	33
Resto	51	49	57	32	26	42	41	32
<b>Conductores-peatones</b>								
No tienen carné	47	45	53	35	30	47	43	35
Tienen carné, no conducen	47	46	60	34	28	43	42	39
Sí conducen	C 59	C 58	C 69	42	30	C 59	43	33
TOTAL	53	52	57	39	30	48	43	35
								21

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
% horizontales múltiples.

solo destacar que, a medida que sube la edad, aumenta el rechazo de la práctica adolescente de los patines o monopatines. Es lógico que, con los años, se vea un mayor peligro en esa práctica. Pero el resto de la serie no preocupa de modo destacado a las personas mayores. Si acaso, el estrato de los talludos (45 a 64 años) es el que más se queja respecto a algunos obstáculos. Por ejemplo, se aplica esa queja a la invasión de las aceras por los vehículos, la venta en los semáforos o la mendicidad. El tamaño del municipio tampoco condiciona claramente la disposición a prohibir más las agresiones que comentamos. Solo destaca que en las ciudades pequeñas molesta algo más la práctica de los patines y monopatines. Ni siquiera se destaca mucho, como otras veces, el contraste entre Madrid y Barcelona. Cabe solo registrar que los barceloneses prohibirían más la venta ambulante (paradas o tenderetes). Por lo general, la opinión restrictiva se destaca más fuera de Madrid y Barcelona. Ni siquiera condiciona la opinión de forma fehaciente el hecho de ser conductor o peatón. Solo la venta en los semáforos es algo que irrita especialmente a los conductores, cosa natural, porque son los que sufren esa pequeña agresión (Cuadro 4.15).

En síntesis, la lista de posibles agresiones al espacio peatonal mantiene fuertes diferencias entre unas y otras, por la incidencia que tienen y por la disposición a prohibirlas. Ahora bien, esas dos reacciones se expresan en cada caso de forma parecida por todos los grupos de entrevistados. Quiere ello decir que hay un clima general de lo que se considera realmente como agresión al espacio peatonal y de lo que habría que tolerar o prohibir. Fuera de la invasión de las aceras por los vehículos (un hecho muy frecuente), se puede decir que, respecto a los otros aspectos, lo que predomina es una actitud resignada, de una cierta permisividad. Después de todo, se entiende que la vida urbana es complejidad y que «todos hemos de vivir», como se dice popularmente. Es una visión realista del medio urbano.

Un aspecto muy especial es el ruido normal de las calles, sea por el tráfico, las obras, la música, la actividad humana. Objetivamente puede ser desproporcionado, molesto incluso, pero los

**Cuadro 4.15 Agresiones al espacio peatonal: % se producen con mucha frecuencia**

	Invasión de vehículos			Invasión comercial			Actividades atípicas		
	Motos en la acera			Terrazas			Perros con correa		
	Motos en la acera	Coches en la acera	Venta en los semaforos	Venta ambulante	Perros con correa	Limosna	Limosna con música	Patines o monopatines	
<b>Sexo</b>									
Varones	80	82	26	36	21	32	23	42	
Mujeres	81	82	27	37	17	32	21	40	
<b>Edad</b>									
Jóvenes	76	78	24	31	19	24	15	31	
Maduros	82	85	27	C 42	19	36	24	37	
Talludos	C 85	85	27	C 42	22	C 37	C 27	50	
Mayores	79	80	28	26	15	28	21	C 51	
<b>Tamaño del municipio (miles)</b>									
10-50	80	81	28	32	20	32	22	C 47	
50-100	86	86	24	39	19	C 36	20	41	
100-500	81	84	31	C 42	16	33	23	43	
500 y más	78	79	15	31	22	27	22	31	
<b>Ciudades</b>									
Madrid	79	81	21	36	18	29	21	26	
Barcelona	74	76	10	27	C 26	21	21	38	
Resto	82	84	C 31	C 38	18	C 34	22	C 46	
<b>Conductores-peatonos</b>									
No tienen carné	77	78	27	28	18	30	21	42	
Tienen carné, no conducen	83	87	28	38	14	31	24	43	
Si conducen	83	84	26	C 42	21	33	22	40	
<b>TOTAL</b>	81	82	26	36	19	32	22	41	

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
% horizontales múltiples.

urbanícolas se han ido acostumbrando al ruido de tal modo que a muchos no les resulta especialmente molesto. Los datos apuntan a una impresión lejos de la unanimidad. *El 42% considera que «el ruido normal de las calles» es algo molesto, pero al 52% le resulta indiferente e incluso hay lugar para un resto del 6% a quien le agrada.* Recordemos que los sitios más concurridos en la ciudad por razones de ocio (fiestas populares) suelen provocar música o ruido como un factor atractivo. De todas formas, hay una pequeña indicación de que los habitantes de las grandes ciudades se quejan más del ruido: el 54% lo consideran molesto en las ciudades de más de 500.000 habitantes. También hay una ligerísima impresión de que el ruido es más molesto en Madrid (49%) que en Barcelona (45%), pero el contraste no es llamativo.

El ruido como molestia aparece condicionado culturalmente. Para cada uno de los niveles educativos, el ruido es más molesto cuando se superan los 44 años de edad. Ahora bien, para el conjunto de la población entrevistada, la edad no ejerce una influencia clara, puesto que, a más años, menos estudios. Es el nivel educativo el factor fundamental en este caso. *Sea cual sea el grupo de edad, lo que realmente influye es que el ruido urbano resulta más molesto conforme subimos por la pirámide de estudios* (Cuadro 4.16). Esa relación se mantiene tanto para los varones como para las mujeres. Solo en el caso de los estudios primarios, los varones son más sensibles al ruido que las mujeres, pero, repetimos, la influencia fundamental la establece el nivel de estudios (Cuadro 4.17).

Un aspecto negativo del medio urbano es la contaminación. Sobre el particular domina una actitud fatalista y pesimista. Lo hemos comprobado en otras varias encuestas. Los españoles consideran que la contaminación es más elevada que en el pasado y que lo será más todavía en el futuro. Este es un caso en el que los jóvenes suelen ser particularmente pesimistas. En términos objetivos es fácil concluir que la contaminación de las ciudades es superior a la de los núcleos rurales. Ahora bien, si nos fijamos en la evolución de los contaminantes, casi todas las medidas nos indican que la situación actual ha mejorado sensible-



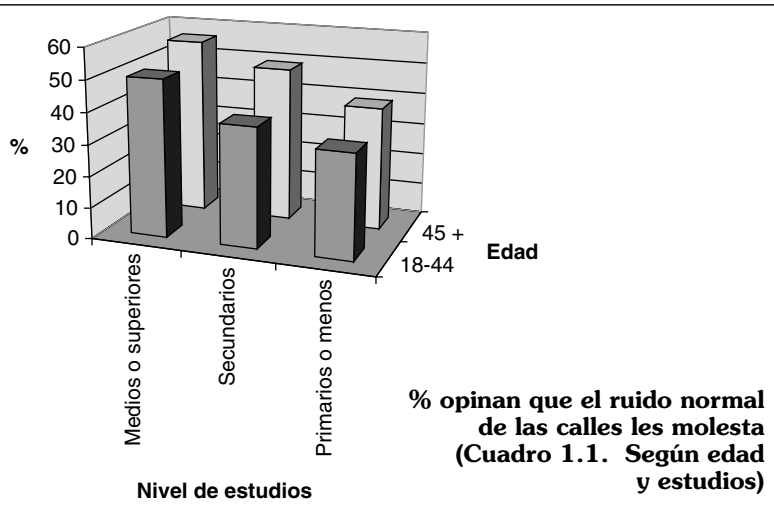
**Cuadro 4.16 % opinan que el ruido normal de las calles les molesta**

Estudios	Edad		Total
	18-44	45 y más	
Medios o superiores	C 50	F C 56	C 52
Secundarios	38	F 49	41
Primarios o menos	33	F 39	37
TOTAL	42	43	42

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

% de cada combinación.



mente durante los últimos lustros. La razón es que la industria pesada o contaminante va desapareciendo de los cascos urbanos. Se eliminan asimismo los sistemas de calefacción más contaminantes (carbón, fuel). Bien es cierto que aumenta el parque de vehículos, pero los modelos que hoy ruedan son menos contaminantes que los de hace algunos lustros. De todas formas, la argumentación con datos objetivos sería irrelevante. El público está convencido de que la contaminación va en aumento. Se

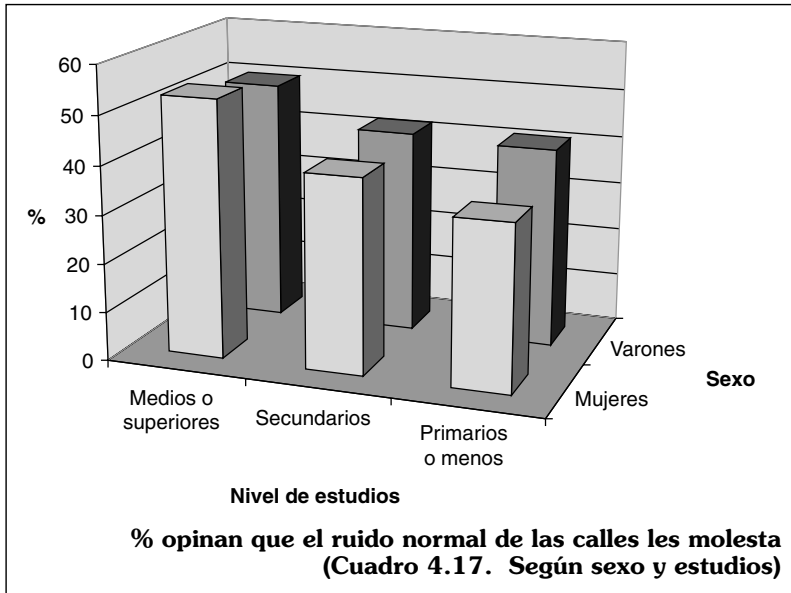
**Cuadro 4.17 % opinan que el ruido normal de las calles les molesta**

Estudios	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Medios o superiores	C 53	C 50	C 52
Secundarios	40	42	41
Primarios o menos	34	F 41	37
TOTAL	41	45	42

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

% de cada combinación.



trata de una opinión pesimista que es parte de un sentimiento más general en la misma dirección. Realmente es un efecto de una creciente sensibilidad por la pureza del medio. La creciente exigencia hace que se desarrolle una actitud crítica o pesimista.

Lo anterior es una conclusión derivada de diferentes estudios, que en este de ahora sobre los peatones, se confirma ple-

namente. La pregunta es: «¿Diría usted que la contaminación del aire en la ciudad que recorre más a menudo es mayor, igual o menor que hace cinco años?». Las respuestas revelan un profundo pesimismo. *El 57% de los entrevistados opinan que la contaminación actual de la ciudad donde residen es mayor que la de hace un lustro. Se añade el 34% que no perciben variaciones. Solo el 6% de los consultados perciben un descenso de los niveles de contaminación.* El tamaño de la ciudad no establece ninguna diferencia apreciable en esa opinión. La edad es el gran factor que explica las oscilaciones de la actitud pesimista. Cuanto menos años, más alto es el porcentaje de los que perciben un empeoramiento de los niveles de contaminación urbana. El 63% de los jóvenes manifiestan esa actitud pesimista, que en las mujeres jóvenes llega al 66%. Esa relación con la edad confirma la interpretación de que se trata de una respuesta a la creciente sensibilidad por la cuestión del medio. Es parte muy principal de la difusa mentalidad ecologista de los jóvenes. Contribuye de manera decidida a la idea negativa que se tiene del modo de vida urbano. Nuestros datos lo prueban. El 61% de los que prefieren vivir en las afueras de la ciudad perciben un empeoramiento de la contaminación, frente al 53% de los que prefieren el casco urbano (Cuadro 4.18).

**Cuadro 4.18 % opinan que la contaminación actual es mayor que la de hace cinco años**

Edad	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Jóvenes	F C 66	C 59	C 63
Maduros	53	F 58	55
Talludos	52	56	54
Mayores	51	54	52
TOTAL	56	57	57

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

% de cada combinación.

**Cuadro 4.19 % opinan que la contaminación actual es mayor que la de hace cinco años**

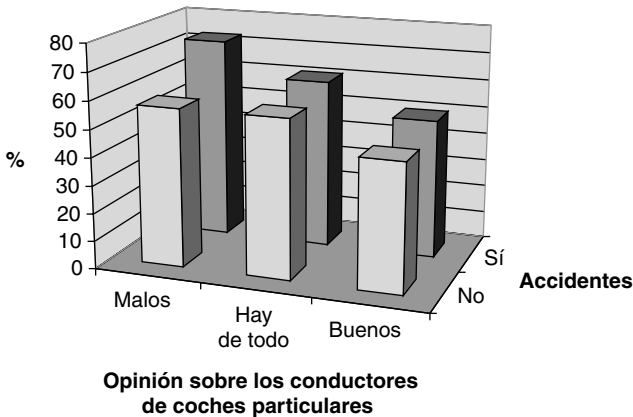
Opinión sobre los conductores de coches particulares	Ha tenido algún accidente		
	Sí	No	Total
Malos	F C 73	C 57	C 59
Hay de todo	61	C 57	58
Buenos	*50	46	46
TOTAL	F 63	56	57

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

\* Pocos casos en la base.

% de cada combinación.



**% opinan que la contaminación actual es mayor que la de hace cinco años (Cuadro 4.19. Según opinión de conductores de coches particulares y si han tenido accidentes)**

La «tipología de conflicto de tráfico» (desarrollada en el capítulo 3) nos permite relacionar el pesimismo respecto a la contaminación con la imagen negativa del tráfico. Las personas que han sido víctimas de algún accidente y las que tienen una

impresión negativa de los conductores son las más pesimistas respecto a la contaminación. La combinación de esas dos circunstancias negativas eleva hasta el 73% los que consideran que la contaminación actual es mayor que la de hace un lustro. La proporción desciende hasta el 46% en el polo opuesto, los que no han tenido accidentes y consideran «buenos» a los conductores. Cuando el tráfico resulta una experiencia negativa, se hace más pesimista la consideración de la vida urbana, incluida la contaminación (Cuadro 4.19).

# 5

## Los riesgos del tráfico por parte de los peatones

Cuando se habla de los riesgos del tráfico, normalmente se asocian con el comportamiento de los conductores. Basta recordar las imágenes de las campañas de publicidad de la Dirección General de Tráfico. Es lógico que sea así, pues los vehículos son los que despliegan energía, tienen potencia y pueden ocasionar daño. Pero los accidentes pueden ser provocados también por la conducta arriesgada o imprudente de los peatones, sin olvidar que muchos de ellos pueden ponerse al volante o manillar de un vehículo. Por esa razón interesa calibrar la capacidad de riesgo que pueden adoptar los peatones. La pregunta del cuestionario planteaba una situación corriente para ver con qué conducta se identificaban los entrevistados. La pregunta rezaba así: «Suponga esta situación. Usted camina por una calle con mucho tráfico y se dispone a pasar al otro lado. Tiene prisa. En ese lugar no hay paso con semáforo ni paso de cebra. ¿Se atreve usted normalmente a pasar sorteando los coches que están parados o van a poca velocidad, o bien da un rodeo hasta llegar al paso con semáforo o al paso de cebra?». La descripción es necesariamente premiosa, pero es fácil de reconocer. Se trata de ver dos cosas: (a) Si el entrevistado es de los

que se inclinan por una u otra opción. (b) Si la percepción que tiene de «las personas que conoce» es que adoptan una u otra salida. Dado que estamos ante dos dicotomías (a las que casi todos contestan), lo más práctico será escoger, para analizarla, una de las dos posibles respuestas. Elegimos la que supone la capacidad de riesgo, el atreverse a sortear los coches. Objetivamente puede haber poco peligro en esa acción, sobre todo si los coches están parados. El uso social no considera esa acción como condenable, pero tampoco se puede decir que sea plausible. Lo que cuenta es la actitud de riesgo. La persona que normalmente se arriesga de esa forma es más probable que se comporte de forma imprudente ante otros estímulos del tráfico. No olvidemos que la mitad de los transeúntes van a ser conductores en un momento próximo.

*Algo menos de la mitad de los entrevistados (47%) confiesan que se atreven a sortear los coches parados o a poca velocidad cuando van a pasar la calle y no hay paso de peatones.* Como es lógico, hay que adoptar aquí una interpretación restrictiva. Es decir, en la práctica serán bastantes más de la mitad los que se atrevan a esa conducta, según sea la prisa que lleven o el grado de riesgo que perciban. Pero, en principio, esa actitud de cerca de la mitad de la población es suficientemente arriesgada. Es una manifestación del conflicto de tráfico que enfrenta permanentemente a conductores y peatones.

Lo interesante, a nuestros efectos, es que no se trata de una respuesta al azar. Es decir, son unas, y no otras personas, las dispuestas a la conducta de riesgo que comentamos. El sexo y la edad influyen al unísono. *En los dos sexos, con menos años, se toma con más naturalidad la conducta de sortear los coches. Hasta los 65 años, los varones son mucho más osados que las mujeres en esta resolución de andar sorteando los vehículos antes que dar un rodeo. Los extremos son: el 70% para los varones jóvenes y el 28% para las mujeres mayores.* Los mayores, sin distinción de sexo, son los que menos se atreven a la conducta arriesgada. Estamos ante una conducta un tanto parecida a la del rejoneador ante el toro, naturalmente, sin el elemento

estético de la comparación. Es considerable la distancia entre uno y otro grupo, más o menos paralela a lo que se estima que es la sensación de tener prisa o de pensar que se tienen buenos reflejos. Ambos rasgos los destacan generalmente los jóvenes y, por debajo de cierta edad, los varones (Cuadro 5.1).

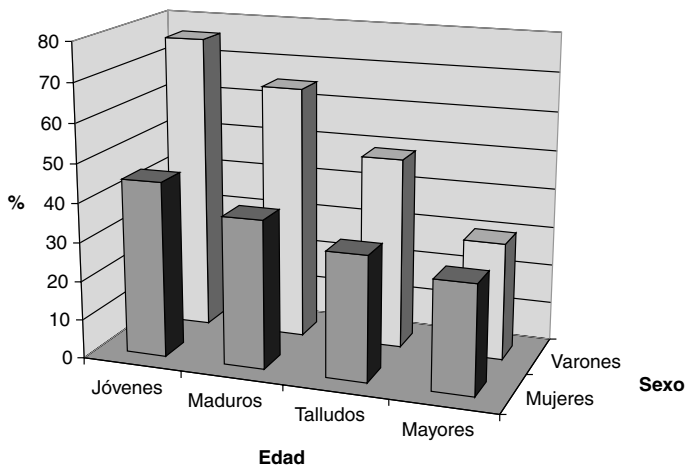
**Cuadro 5.1 % se atreven a pasar una calle sorteando los coches que están parados o van a poca velocidad**

Edad	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Jóvenes	C 45	F C 76	C 60
Maduros	38	F 65	51
Talludos	32	F 49	40
Mayores	28	30	29
TOTAL	36	F 58	47

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

% de cada combinación



**% se atreven a pasar una calle sorteando los coches que están parados o van a poca velocidad (Cuadro 5.1. Según edad y sexo)**



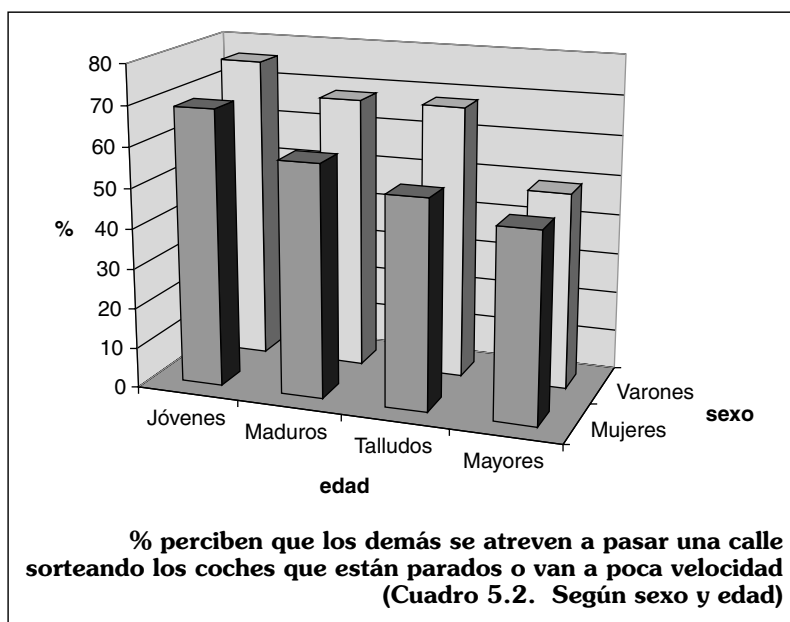
**Cuadro 5.2 % perciben que los demás se atreven a pasar una calle sorteando los coches que están parados o van a poca velocidad**

Edad	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Jóvenes	C 69	F C 76	C 72
Maduros	58	F 68	63
Talludos	52	F 68	30
Mayores	47	49	48
TOTAL	57	F 67	62

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

% de cada combinación



El esquema que acabamos de ver se repite para la percepción de si los demás se atreven o no a la conducta arriesgada. Simplemente los porcentajes suben en una proporción más o

menos constante. Para el conjunto, *el 62% de los entrevistados perciben que las personas que conocen adoptarían la salida arriesgada de sortear los coches*. Se establecen las mismas diferencias que acabamos de ver para la conducta personal. Es decir, hasta los 65 años los varones son más arriesgados que las mujeres. Con independencia del sexo, la capacidad de riesgo asciende conforme se baja de edad. La diferencia entre los extremos no es ahora tan dilatada. *El 76% de los varones jóvenes perciben la conducta arriesgada en las personas que conocen frente al 47% de las mujeres mayores* (Cuadro 5.2).

Podemos restar los porcentajes de cada casilla, los del cuadro 5.1 de los del cuadro 5.2. Se ve así que, cuando la diferencia corresponde a los varones jóvenes, el valor es cero. Es decir, los varones jóvenes se comportan de la manera arriesgada que dicen porque ven que otros también lo hacen. Pero, en las demás combinaciones, es mayor el porcentaje de los que perciben la conducta arriesgada de los que personalmente seguirían esa misma decisión. Esa diferencia es casi constante, en torno a los 20 puntos. Se puede interpretar como una especie de «constante justificadora» por la que un grupo toma una decisión arriesgada o contraria a la norma porque considera que «otros lo hacen». Esos «otros» de referencia son más de los que suman la conducta colectiva inicial (Cuadro 5.3).

**Cuadro 5.3 Diferencia entre los porcentajes del cuadro 5.1 y los del cuadro 5.2**

Edad	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Jóvenes	+ 24	0	+ 12
Maduros	+ 20	+ 3	+ 12
Talludos	+ 20	+ 19	+ 20
Mayores	+ 19	+ 19	+ 19
TOTAL	+ 21	+ 9	+ 15

La capacidad de riesgo peatonal se decide de una forma ponderada en relación a los reflejos y la defensa que puede suponer la formación o la experiencia como conductores. Por esa razón está muy claro también que, para los dos grandes grupos de edad, cuantos más años de estudios tengan, más arriesgada es la disposición de los entrevistados. El máximo es el 66% para los de menos edad con estudios medios y superiores. El mínimo (30%) se asigna a las personas de más de 44 años que no han pasado de la escuela primaria (Cuadro 5.4).

**Cuadro 5.4 % se atreven a pasar una calle sorteando los coches que están parados o van a poca velocidad**

Estudios	Edad		Total
	18-44	45 y más	
Medios o superiores	F C 66	C 53	63
Secundarios	F 53	41	50
Primarios o menos	F 44	30	34
TOTAL	F 56	36	47

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

% de cada combinación

**Cuadro 5.5 % perciben que los demás se atreven a pasar una calle sorteando los coches que están parados o van a poca velocidad**

Estudios	Edad		Total
	18-44	45 y más	
Medios o superiores	F C 73	C 53	C 70
Secundarios	F 70	62	68
Primarios o menos	F 56	51	53
TOTAL	F 71	60	62

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

% de cada combinación

Una vez más, se comprueba la interpretación de la «constante justificadora». La percepción que se tiene de lo que harían los demás sigue las mismas reglas: los porcentajes se elevan con los estudios para los dos grupos de edad. A igualdad de años los varones se arriesgan más que las mujeres (Cuadro 5.5).

La diferencia entre los sexos respecto a la conducta propia arriesgada se mantiene más o menos constante en todos los grados escolares. Dicho de otro modo, en los dos sexos sucede que, conforme aumenta el nivel educativo, sube la capacidad de riesgo (Cuadro 5.6).

**Cuadro 5.6 % se atreven a pasar una calle sorteando los coches que están parados o van a poca velocidad**

Estudios	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Medios o superiores	C 52	F C 71	C 63
Secundarios	36	F 63	50
Primarios o menos	29	F 43	34
TOTAL	36	F 58	47

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
«F»: % significativamente más alto de cada fila.  
% de cada combinación

**Cuadro 5.7 % perciben que los demás se atreven a pasar una calle sorteando los coches que están parados o van a poca velocidad**

Estudios	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Medios o superiores	C 69	70	70
Secundarios	61	F 74	68
Primarios o menos	49	F 59	53
TOTAL	57	F 67	62

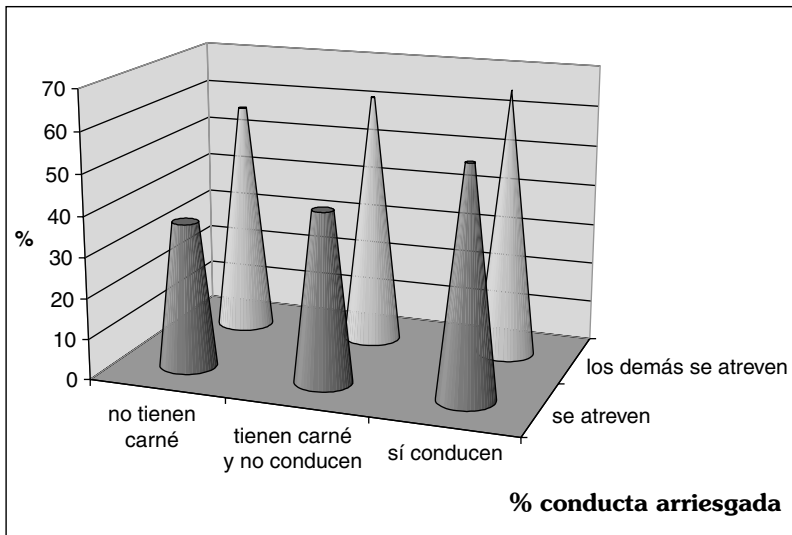
«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
«F»: % significativamente más alto de cada fila.  
% de cada combinación

La anterior relación se difumina un poco cuando la proyectamos sobre la conducta de los demás. La mayor percepción del riesgo que caracteriza a los varones desaparece cuando nos referimos al grupo de los que tienen estudios medios o superiores (Cuadro 5.7).

La distinción de conductores-peatones es fundamental para entender la conducta de riesgo y su proyección a los demás. Veámosla en el siguiente cuadro sintético:

<b>Conducta arriesgada</b>		
	<b>% se atreven</b>	<b>% los demás se atreven</b>
No tienen carné de conducir	36	F 57
Tienen carné y no conducen	42	F 62
Sí conducen	C 56	F C 66

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
 «F»: % significativamente más alto de cada fila.  
 % horizontales múltiples.



Ahora se ve perfectamente que el hecho de atreverse a sortear los coches es un trasunto de haber conducido antes. Los peatones que no saben conducir un vehículo son los que tienen «más respeto» a los coches y se atreven mucho menos a sortearlos para atravesar la calle. En todos los casos se muestra la «constante justificadora», la conducta más arriesgada de los demás, que tira, por así decirlo, de la conducta propia.

La «tipología de conflicto de tráfico» (descrita en el capítulo 3) es de gran ayuda para explicar la conducta de riesgo del peatón. El hecho de haber sufrido o no algún accidente y la opinión que se tenga de los conductores contribuye a que se emita un porcentaje más o menos elevado en la conducta arriesgada. Los viandantes se atreven a sortear los coches algo más cuando mejora su opinión de los conductores. En ese caso la opinión ayuda a confiar en que los vehículos «colaboren» con el viandante que los sortea para pasar la calle por donde no debe. Lo paradójico es que, por lo general, los pocos entrevistados que tienen memoria de un accidente durante los últimos años son también los que se arriesgan más. El recuerdo del accidente, lejos de servir para una conducta más prudente, les lleva a arriesgarse más. Repárese en que los accidentes afectan más a las personas jóvenes, que son las más familiarizadas con los vehículos y desde luego las que más se arriesgan (Cuadro 5.8).

La «tipología de cumplimiento de las normas por parte de los conductores» (descrita en el capítulo 4) da una última pista para interpretar la actitud de riesgo por parte de los peatones. Paradójicamente, la conducta de sortear los coches es más común cuando se percibe que los conductores incumplen las normas. Nos referimos a la norma de parar ante un paso de cebra o la de aparcar en segunda fila. La paradoja está en que la sensación que tiene el peatón de un tráfico caótico le anima a incumplir la norma por su parte. Todo ello es más coherente de lo que parece. Forma parte de una idea compleja o totalizadora del tráfico como un conflicto irresoluble (Cuadro 5.9).

**Cuadro 5.8 % se atreven a pasar una calle sorteando los coches que están parados o van a poca velocidad**

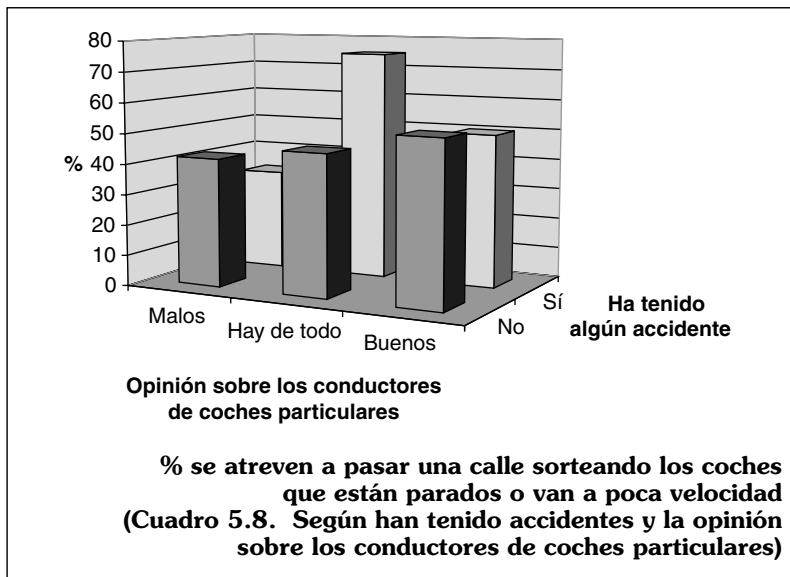
Opinión sobre los conductores de coches particulares	Ha tenido algún accidente		Total
	Sí	No	
Malos	33	F 42	41
Hay de todo	F 75	46	47
Buenos	*50	C 53	C 53
TOTAL	F 64	46	47

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

\* Pocos casos en la base.

% de cada combinación.



La combinación de las dos dimensiones de riesgo que estamos considerando da lugar a una sencilla «tipología de cumpli-

**Cuadro 5.9 % se atreven a pasar una calle sorteando los coches que están parados o van a poca velocidad**

Los vehículos se paran ante un paso de cebra	Vehículos en segunda fila		
	Es corriente	Sucede a veces o nunca	Total
Siempre	F 46	39	43
Pocas veces	F C 52	39	C 50
TOTAL	F 50	39	47

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
 «F»: % significativamente más alto de cada fila.  
 % de cada combinación

miento de las normas por parte de los peatones». El resultado puede verse en el cuadro 5.10.

**Cuadro 5.10 Tipología de cumplimiento de las normas por parte de los peatones**

Las personas cercanas al entrevistado cumplen las normas de circulación	Cuando quieren cruzar una calle sin paso de cebra		
	Sortean los coches	Dan un rodeo para pasar por el paso de cebra	Total
Sí	18	23	41
No	28	28	56
TOTAL	47	52	100

% del total de casos.

La tipología permite aislar cuatro tipos con un peso comparable. El extremo de cumplimiento (dan un rodeo, ellos y las personas que conocen) alcanza solo al 23% de la población. El otro polo del incumplimiento (se atreven a sortear los coches,



ellos y las personas que conocen) representa el 28% del total. Los otros dos supuestos intermedios dan resultados comparables. El hecho de que no domine numéricamente ninguna combinación indica que estamos ante una general «anomia» en este terreno. Lo señalamos una y otra vez porque es la conclusión principal de esta investigación. Simplemente las normas de tráfico van por un lado y los usos sociales por otro. Cuando coinciden es porque se entiende que protegen a los sujetos respectivos. Puede que esa coincidencia se dé más en la carretera, cuando el conflicto potencial es entre dos (o más) vehículos. Pero, en la ciudad, donde el conflicto muchas veces es entre los vehículos y los peatones, la interpretación de las normas es mucho más laxa. Ahora bien, sabemos que la mitad de los vian-dantes antes o después van a conducir un vehículo. El incumplimiento de la norma no parece tan grave cuando es en la ciudad o cuando supone la conducta del peatón. Pero las normas funcionan bien cuando se interiorizan. Por eso mismo, cuando algunas no se observan, esa relajación supone una especie de liberación para el sujeto, de modo que se dispone a seguir incumpliendo el código. Conviene, por eso mismo, decir algo más sobre la relevancia del código de la circulación.

# 6

## El cumplimiento de las normas de tráfico

Entramos en el capítulo más difícil de analizar. La experiencia de otras investigaciones nos enseña que, al calibrar el cumplimiento de las normas, los españoles son particularmente insinceros. De poco sirve el ardid de hacer preguntas proyectivas (lo que hacen los demás, no tanto el sujeto). Los entrevistados entienden que sobre estos asuntos normativos hay que contestar lo que resulte más «correcto». Después de un accidente los sujetos implicados que pueden contarlo declaran (y están convencidos) de que cada uno de ellos tiene razón. Por lo mismo, ante el mandato de la norma, cada uno entiende que son «los otros» (el otro generalizado) quienes las incumplen. A pesar de esas dificultades que empañan la fiabilidad de los resultados, mejor será conocer que ignorar. Veamos ya cómo responden los entrevistados a las cuestiones planteadas, por otra parte, muy sencillas.

Había que suscitar, primero, una pregunta de conocimiento de las normas. Era difícil hacerlo sin que se resintiera del sesgo de las «preguntas de examen», que consiguen inhibir la opinión de los entrevistados. Por eso hacíamos una pregunta muy elemental, enunciada, además, al final del cuestionario. La pregunta se redactaba como un caso práctico: «Suponga el caso de una carrete-

ra de doble dirección (con vehículos que van y vienen) y a la que acceden los peatones. ¿Podría decirme por qué lado deben ir los peatones?» *El 72% de los consultados dan la respuesta correcta: los peatones deben ir por la izquierda en una carretera.* Objetivamente, puede parecer un porcentaje alto, pero este es un caso en el que se supone que el conocimiento es general, por ser de sentido común. La verdad es que no existe una señal clara de tráfico para esa norma de que los peatones circulen por la izquierda en una carretera. Quizá se da por sabida. Todo el mundo puede experimentar lo incómodo y peligroso que resulta para un peatón circular por el arcén derecho en una carretera. Por eso mismo, el 28% que no sabe contestar a la pregunta o lo hace al revés supone un grado preocupante de ignorancia. Veamos dónde se sitúan los que están mejor informados.

Una diferencia llamativa es que el grado de conocimiento es relativamente bajo en Barcelona (71%) y todavía más en Madrid (64%). La explicación se debe seguramente a la alta proporción de personas mayores en esas dos provincias. También puede ser que se trata de una norma aplicable más bien a las zonas rurales.

La edad no representa, como otras veces, una función rectilínea. Son los grupos intermedios (30-64 años) los más informados, seguidos de los jóvenes. El desconocimiento de la norma está en los viejos, especialmente las mujeres, donde se llega al mínimo de respuesta correcta: el 32%. En el estrato juvenil no hay grandes diferencias según el sexo. Es una pauta que aparece ante otros muchos estímulos. Pero, a partir de los 30 años, conforme avanza la edad, se va ampliando la diferencia entre los valores según el sexo. La norma la conocen más los varones. Se podría pensar que muchas mujeres mayores no necesitan saber esa norma, puesto que raras veces van a caminar por una carretera. Pero el supuesto de la pregunta era el de averiguar si una norma tan sencilla se había interiorizado totalmente por la población. Ya vemos que no. Faltan algunos puntos para llegar incluso a la «práctica unanimidad», que, de modo empírico, los sociólogos empezamos a reconocer cuando las respuestas so-

brepasan el 80%. Mucho nos tememos que normas más complicadas (por ejemplo, el derecho de paso en una rotonda) son desconocidas para un gran sector de la población, incluso el de los conductores. Puede ser también que una cosa sea conocer teóricamente la norma y otra aplicarla de forma práctica y empírica. Lo difícil para muchas personas es verbalizar sus conocimientos, como si fuera la situación de un examen. Es el temor que tienen muchos conductores novatos al llamado «teórico» de los exámenes para el carné de conducir (Cuadro 6.1).

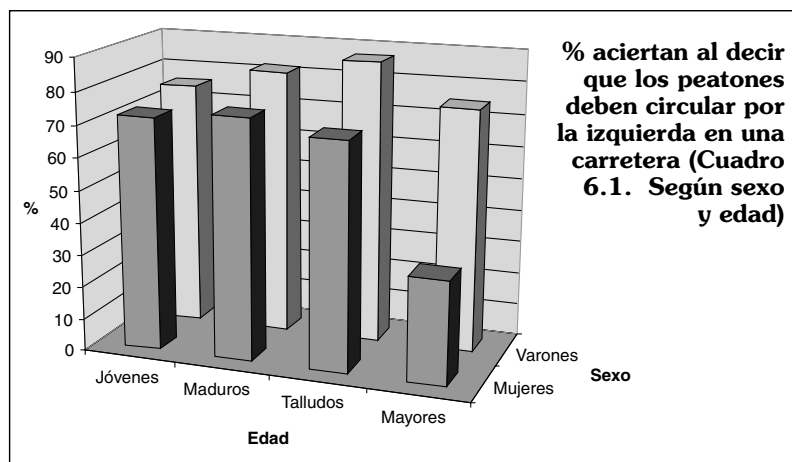
**Cuadro 6.1 % aciertan al decir que los peatones deben circular por la izquierda en una carretera**

Edad	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Jóvenes	72	76	74
Maduros	C 74	F 82	C 78
Talludos	70	F C 87	C 78
Mayores	32	F 75	49
TOTAL	64	F 81	72

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

% de cada combinación.



Lógicamente, como se trata de una pregunta que nos acerca a las de examen, las personas con más años de escolaridad sabrán contestar de la forma correcta. Eso es lo que sucede. Ahora sí podemos decir que el conocimiento de la norma es «prácticamente unánime» en el estrato de los estudios medios y superiores (84%). No se debe exigir el 100%, pues hay que dejar un margen para la no contestación y el error involuntario. De todas formas, el 59% de los que dan la respuesta correcta en el

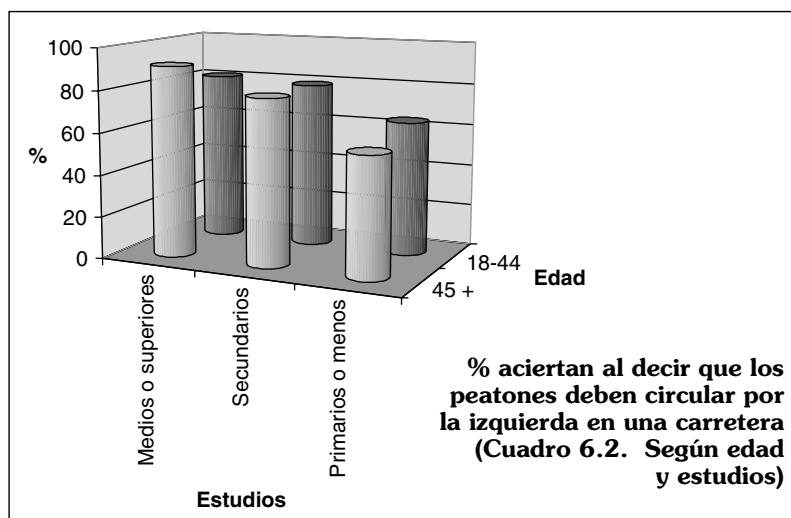
**Cuadro 6.2 % aciertan al decir que los peatones deben circular por la izquierda en una carretera**

Estudios	Edad		Total
	18-44	45 y más	
Medios o superiores	81	F 91	C 84
Secundarios	79	79	79
Primarios o menos	F 64	57	59
TOTAL	F 76	68	72

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

% de cada combinación.



grupo de los estudios primarios debe considerarse un porcentaje preocupante desde el punto de vista de la seguridad vial. Para el conjunto de los entrevistados, se muestra que los de menos de 45 años están un poco mejor informados que los que superan ese límite de edad. Pero esa impresión no se mantiene cuando la contrastamos según el nivel de estudios. Es así en el estrato de los estudios primarios (el más numeroso), pero en los secundarios no hay diferencias según la edad. Al llegar al estrato de los estudios medios o superiores, la diferencia se invierte; es ahora a favor de las personas de más de 45 años. Es un dato francamente inesperado (Cuadro 6.2).

Lo que sí se confirma, estrato por estrato de estudios, es el mayor conocimiento que tienen los varones en relación a las mujeres. También es verdad que esa diferencia se acentúa en el grado más humilde de los que no han pasado de la escuela primaria, que, como sabemos, son el grupo más numeroso. Es notable la disonancia entre los extremos: el 88% para los varones con carrera, el 50% para las mujeres con escuela primaria o menos. Se mire como se mire, estamos lejos de una norma que tendría que ser conocida por todos. Seguramente muchos de los accidentes de carretera, en los que las víctimas son peatones, ocurren por el incumplimiento o la ignorancia de una regla tan elemental como la que comentamos (Cuadro 6.3).

**Cuadro 6.3 % aciertan al decir que los peatones deben circular por la izquierda en una carretera**

Estudios	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Medios o superiores	C 78	F C 88	C 84
Secundarios	76	F 83	79
Primarios o menos	50	F 73	59
TOTAL	64	F 81	72

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
«F»: % significativamente más alto de cada fila.  
% de cada combinación.

La relación con la actividad laboral nos ayuda a entender mejor la distinta penetración de la norma. Los valores máximos corresponden a las personas ocupadas, varones (86%) y mujeres (80%). Los mínimos se asignan a dos grupos femeninos: amas de casa (59%) y sobre todo jubiladas (37%). Normalmente, las mujeres que se declaran jubiladas son de más edad que los varones en esa misma categoría. Así pues, la actividad, combinada con el sexo e implícitamente la edad, explica muy bien la disonancia que encontramos en los porcentajes de conocimiento de la norma. Llama la atención que los estudiantes no sean los que más la conozcan, dado el carácter «teórico» o de «examen» de la pregunta (Cuadro 6.4).

**Cuadro 6.4 % aciertan al decir que los peatones deben circular por la izquierda en una carretera**

Actividad laboral	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Ocupados	C 80	F C 86	C 84
Parados	F 77	68	72
Estudiantes	68	F 77	72
Amas de casa	59	*	59
Jubilados	37	F 73	57
TOTAL	64	F 81	72

«C»: % significativamente más alto de cada columna.  
«F»: % significativamente más alto de cada fila.  
\* Pocos datos en la base.  
% de cada combinación.

La clasificación definitiva para determinar el grado de conocimiento de la norma es la «tipología de peatonalidad» (descrita en el capítulo 2). La dimensión fundamental es la que distingue a los peatones de los conductores. *Paradójicamente, son los peatones estrictos (no tienen carné de conducir) los que conocen menos la norma de circular por la izquierda en una carretera: el 50%. El máximo corresponde a los conductores que conducen habitualmente y caminan poco por la ciudad: 87%.*

Está claro que según oscilamos desde el carácter peatonal estricto a la utilización intensa de un vehículo, aumenta espectacularmente el conocimiento de la norma que comentamos. Así pues, los conductores que caminan por una carretera la saben bien. Su experiencia les dice lo peligroso que es encontrar a un peatón por la espalda, sobre todo de noche. En cambio, los peatones estrictos, los que no conducen, al ignorar la norma, se sitúan potencialmente en una posición de peligro. Harían bien las campañas de seguridad vial en insistir en la difusión de una regla tan elemental (Cuadro 6.5).

**Cuadro 6.5 % aciertan al decir que los peatones deben circular por la izquierda en una carretera**

Camina por la ciudad	Conduce habitualmente			Total
	Sí	No	No tiene carné de conducir	
Mucho	F 85	82	49	69
Poco	F 87	84	51	74
TOTAL	F 86	83	50	72

«F»: % significativamente más alto de cada fila.  
% de cada combinación.

Cabe todavía algún matiz que completa la paradoja enunciada: los que necesitan conocer la norma son los que más la ignoran. Por ejemplo, véase la relación con la posibilidad de ser atropellados por un vehículo:

Posibilidades de ser atropellados por un vehículo	% aciertan al decir que los peatones deben circular por la izquierda en la carretera
Alta	67
Media	72
Baja	F 78

«C»: % significativamente más alto de cada columna.



Como puede verse, los que se sienten más inseguros ante el tráfico son los que menos conocen la norma comentada. Se supone que son fundamentalmente peatones estrictos o personas de cierta edad.

Hacíamos una pregunta complementaria para poder colegir si los entrevistados habían comprendido bien las normas de circulación. Rezaba así: «¿Cree usted que en el Código de Circulación están claras las normas referidas a la conducta de los peatones cuando hay tráfico?». Ahora nos damos cuenta de que la pregunta resulta sobremanera ingenua y difusa. Por lo menos es muy difícil asegurar que uno tiene claras las normas. Se puede dar el caso paradójico de que una persona con formación jurídica considere confusas algunas normas, precisamente porque anticipa los posibles problemas de interpretación. Por otro lado, a muchas personas con una formación elemental les resultará muy duro reconocer que no entienden algo tan solemne como un código. El hecho es que estamos ante la pregunta que arroja un mayor volumen de no contestación. Lo que es peor, las respuestas se distribuyen al azar cuando las enfrentamos a las distintas clasificaciones que hemos utilizado para el análisis. Así pues, el 47% de los entrevistados que afirman tener claras las normas del Código de la Circulación es un dato que no nos dice mucho. Puede interpretarse como bajo, pero solo desde una ingenua idea de que la población conoce las normas jurídicas. El legislador romano, mucho más prudente, por eso dictó que «la ignorancia de las leyes no excusa de su cumplimiento». Bien es verdad que el principio es discutible en lo penal.

Un dato que puede sorprender es que los entrevistados de Madrid afirman tener claras las normas (52%) mucho más que los de Barcelona (41%). Pudiera ser por razón de estudios, pero en este caso la variable educativa no influye nada en la altura de los porcentajes. Un dato que sí tiene algún sentido es que los peatones estrictos (no se han examinado para el carné de conducir) dan un porcentaje muy bajo: 39%. Por lo demás, como decimos, estamos ante una medición que no proporciona relaciones alejadas del azar, por lo que hacemos gracia al lector de

datos tan irrelevantes. Al menos sirva como consuelo esa ausencia de lo pertinentes que son los demás resultados que hemos visto hasta ahora, cuando efectivamente se alejan del carácter aleatorio.

Como queda advertido, sería muy poco fiable la pregunta directa de si los entrevistados cumplen las normas de circulación. En su lugar, hacíamos una pregunta proyectiva para averiguar si «las personas más cercanas» al entrevistado cumplen o no esas normas. Es una forma proyectiva de conseguir el mismo objetivo. La distribución es como sigue. *El 41% de los entrevistados afirman que «las personas cercanas» cumplen estrictamente las normas de circulación. El 36% reconoce que las adaptan a las circunstancias. El 21% manifiesta que no las cumplen.* El lector juzgará si el grado de cumplimiento que resulta de esa distribución es el que razonablemente se puede esperar o desear. El asunto es subjetivo y gradual. Hay que hacer una interpretación restrictiva. Es decir, por lo menos más de la mitad de los entrevistados observan que las normas de tráfico no se cumplen de manera estricta. Habría que ver el grado de aceptación que pueden tener otras normas, por ejemplo las de tipo fiscal o administrativo.

Un primer dato que no logramos explicar es el agudo contraste entre las dos provincias más urbanas. El 50% de los madrileños dicen que las normas se cumplen estrictamente, frente al 22% de los barceloneses. Nada hay en la encuesta que justifique tamaña disonancia. Al contrario, da la impresión de que el tráfico resulta más ordenado en Barcelona, por lo que nos asaltan grandes dudas sobre la idoneidad de la pregunta. Por lo menos hay un dato que se aleja mucho del azar y que resulta coherente. Es la relación con la edad y el sexo. Por lo general, las mujeres perciben un cumplimiento más estricto de las normas. La excepción es el grupo de los jóvenes, donde se borra la diferencia según el sexo. Es un dato que confirma otros muchos derivados de esta encuesta y de otras. Hay también un mayor cumplimiento en las personas que superan los 45 años, con independencia del sexo. Es otro dato que se corresponde con

otros de naturaleza objetiva, por ejemplo, las estadísticas de accidentes (Cuadro 6.6).

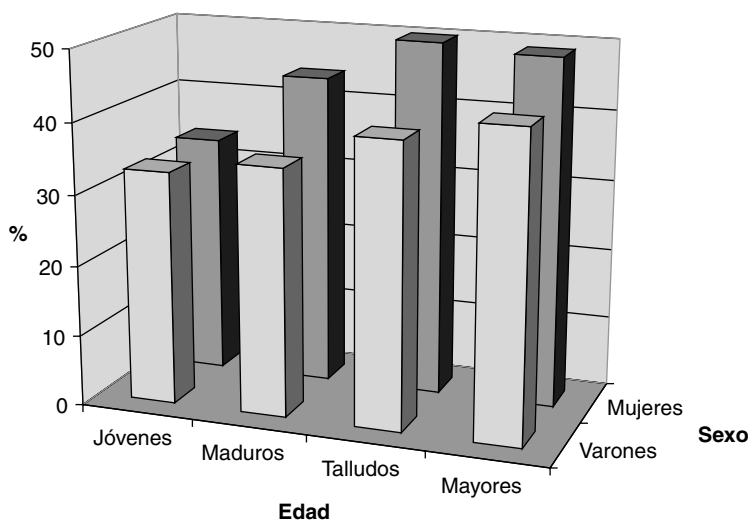
**Cuadro 6.6 % opinan que las personas cercanas cumplen estrictamente las normas de tráfico**

Edad	Sexo		Total
	Mujeres	Varones	
Jóvenes	34	33	34
Maduros	F 44	35	40
Talludos	F C 50	40	45
Mayores	F 49	C 47	C 47
TOTAL	F 44	37	41

«C»: % significativamente más alto de cada columna.

«F»: % significativamente más alto de cada fila.

% de cada combinación.



**% opinan que las personas cercanas cumplen estrictamente las normas de tráfico (Cuadro 6.6. Según sexo y edad)**

Poco más podemos decir sobre el cumplimiento de las normas a partir de nuestros datos. Quizá hayamos llegado al límite de lo que puede dar de sí el método de encuesta. Sería muy ingenuo pensar que los entrevistados van a ser del todo sinceros en este punto. Es como si el guardia de tráfico, al preguntar al conductor por la velocidad que llevaba, pensara que el interpe-lado le va a decir la verdad. Muchas veces el incumplimiento de las normas no es por el gusto de transgredirlas, sino porque el sujeto considera que hay algunas circunstancias que le permiten interpretarlas *pro domo sua*. El tráfico de vehículos y peatones no es más que una manifestación del perenne conflicto de intereses por el que se organiza y se desorganiza la sociedad. Estas páginas han querido ser un avance en una parte menos conocida, la que enfoca la presencia de los peatones en el tráfico urbano.

## Conclusiones

— El 62% de los españoles consultados tienen carné de conducir. Es decir, potencialmente cuatro de cada diez son peatones, a no ser que vayan siempre en algún vehículo.

— El hecho de poseer carné de conducir es un dato fundamentalmente masculino (80%). Dentro de cada sexo, afecta de manera más llamativa al grupo de los maduros (30-44 años).

— Según se sube por la pirámide educativa, aumenta la frecuencia de la posesión de carné de conducir. El máximo corresponde a los estudios medios o superiores (79%) y el mínimo a los que no han pasado por la escuela primaria (45%).

— Sea cual sea el grado escolar, es más probable que los varones tengan carné de conducir.

— No debe sorprender que casi todos los ocupados posean carné de conducir: 85%, que llega al 93% en el caso de que sean varones.

— Las personas más amedrentadas respecto al tráfico urbano son las que integran el grueso de los peatones potenciales.

— El máximo de posesión de carné de conducir (72%) corresponde a la combinación de mayor incumplimiento de

*las normas. Es la que percibe como un hecho corriente el de aparcar en segunda fila y el de parar pocas veces ante un paso de cebra.*

— *Los peatones potenciales (pocos con carné de conducir) no solo perciben un mejor cumplimiento de las normas por parte de los conductores sino también de los peatones.*

— *La combinación más frecuente es la de conducir habitualmente algún vehículo y caminar poco por la ciudad: alcanza al 37% de los entrevistados. Le sigue en orden de importancia la de los que no tienen carné de conducir y caminan poco por la ciudad (24%).*

— *Ocho de cada diez personas con carné de conducir dicen conducir habitualmente el coche o la moto.*

— *La alta proporción de personas con carné que utilizan regularmente el vehículo sobresa en los varones (90%) y las personas de 30 a 44 años (85%).*

— *Los varones de cualquier edad utilizan más el vehículo que las mujeres.*

— *En los dos sexos, la mayor frecuencia de conducir habitualmente la dan las personas ocupadas. La mínima corresponde a los jubilados, tanto varones como mujeres, y a las amas de casa.*

— *Sea cual sea la relación con la actividad laboral, la propensión a utilizar el vehículo es resueltamente masculina.*

— *El 37% de los consultados con carné de conducir prefieren caminar para desplazarse por la ciudad. El 36% de las personas con carné de conducir prefieren utilizar el vehículo propio. Solo el 25% se inclina por recurrir al transporte público.*

— *Según se asciende por la escala de edad, en el grupo de los que tienen carné de conducir, baja la proporción de los que prefieren el vehículo propio.*

— *El 51% de los jóvenes con carné de conducir prefieren recurrir al vehículo propio. La misma proporción de los mayores eligen el caminar.*

— *La preferencia por el transporte público sube con la edad. Solo el 19 % de los jóvenes con carné prefieren el transporte público, proporción que llega a ser el 30% a partir de los 45 años.*

— *El 49% de los consultados están fuera de casa ocho o más horas en un día laborable.*

— *La edad y el sexo condicionan, de forma nítida, la «extraversión», el pasar muchas horas fuera de casa. Ocho de cada diez varones menores de 45 años están fuera de casa más de siete horas durante un día de entre semana.*

— *Las personas que viven en el casco urbano de las grandes ciudades (más de 100.000 habitantes) son las más dispuestas a reconocer que existen calles peatonales (91%).*

— *A medida que se descende por la pirámide de edades, es más fácil que se reconozca la existencia de calles peatonales. Es el 92% para los jóvenes y el 75% para los mayores.*

— *El 52% de los consultados opinan que «debe ampliarse el número de calles peatonales». El 41% favorece la política de contención: «está bien con las que hay». Solo el 4% aduce que habría que reducir la zona peatonal.*

— *El estrato de personas de 30 a 44 años, de ambos sexos, es el más partidario de ampliar el número de calles peatonales. El más reactivo es el de las personas mayores de 64 años.*

— *Las personas más medrosas respecto al tráfico automovilístico (las que temen ser atropelladas) son también las que favorecen más la ampliación de la zona peatonal.*

— *Son más los que opinan que es mejor que haya mucha gente en las calles peatonales (40%). Solo el 12% ven preferible que haya poca gente.*

— *El 50% de las mujeres mayores prefieren que haya «mucha gente» en las calles peatonales, proporción que solo llega al 27% en el caso de los varones jóvenes.*

— *Son mayoría los que frecuentan las zonas peatonales. El 31% de los consultados dicen recorrerlas «todos los días» y el 32% «algún que otro día».*

— *Las mujeres frecuentan más las zonas peatonales que los varones: 40% y 31% respectivamente de modo regular.*

— *Los que pasean por parques y jardines de forma regular son más bien población pasiva: amas de casa, jubilados y, en menor medida, estudiantes.*

— *El juicio es muy positivo respecto a los conductores de autobús y moderadamente positivo respecto a los taxistas. En cambio, los conductores de coches particulares merecen una valoración ligeramente negativa, mientras que los «moteros» reciben un juicio muy negativo.*

— *La proporción de accidentados sube bastante en el estrato de los jóvenes (12%). Es realmente mínimo en el de los mayores (3%). En cada grupo de edad los varones recuerdan haber estado más involucrados en accidentes que las mujeres.*

— *El 21% de los entrevistados contestan que hay muchos lugares en la ciudad especialmente peligrosos para el tráfico por su experiencia como peatones.*

— *A medida que sube el nivel de urbanización, asciende también la proporción de los que advierten la existencia de «puntos negros» para el tráfico urbano. La proporción es el 24% para los habitantes de las grandes ciudades. Los habitantes de la provincia de Madrid son mucho más sensibles al peligro del tráfico urbano que los de Barcelona: 32% y 11% respectivamente.*

— *El 58% de los entrevistados perciben que los vehículos se paran «pocas veces» ante la situación de los peatones que tratan de cruzar un paso de cebra.*

— *El 72% de los consultados consideran que es «muy corriente» que haya coches aparcados en segunda o tercera fila.*

— *La percepción de la doble fila avanza conforme asciende el tamaño urbano. «Es muy corriente» para el 64% de los habitantes de las pequeñas ciudades (menos de 50.000 habitantes) y para el 82% de los de las grandes ciudades (más de 500.000).*

— *La percepción de la segunda fila se agudiza conforme desciende la edad. Llega al 82% en los jóvenes y solo al 51% en los viejos.*

— *Hay un sector de la población, entre un cuarto y poco más de un tercio, con una alta probabilidad sentida de tener*



*algún percance en la calle. Es más probable ser atropellado por algún vehículo que ser robado o resbalar.*

— *Con independencia de los años, las mujeres se sienten mucho más temerosas que los varones de sufrir algún percance en la calle. Todavía está más claro que, para ambos sexos, según se sube por la pirámide de edad, asciende también la probabilidad de esos percances. El más sensible a la edad y el sexo es el de caerse o resbalar.*

— *Cerca de la mitad de los peatones estrictos (no tienen carné de conducir) consideran muy probable que alguna vez puedan ser atropellados por un vehículo.*

— *La actitud temerosa respecto a la posibilidad de ser atropellados caracteriza a los que se mueven en un ambiente donde se cumplen las normas de circulación o ellos mismos son cumplidores.*

— *Las agresiones más frecuentes al espacio peatonal son la invasión de las aceras (por parte de vehículos o terrazas), el pasear a los perros o la mendicidad.*

— *Ocho de cada diez consultados opinan que habría que prohibir el aparcamiento de motos y coches en las aceras.*

— *No llegan a dos de cada diez entrevistados los que prohibirían la venta ambulante (tenderete) o pasear a los perros con correa.*

— *El 42% considera que «el ruido normal de las calles» es algo molesto, pero al 52% le resulta indiferente e incluso hay lugar para un resto del 6% a quien le agrada.*

— *Sea cual sea el grupo de edad, lo que realmente influye es que el ruido urbano resulta más molesto conforme subimos por la pirámide de estudios.*

— *El 57% de los entrevistados opinan que la contaminación actual de la ciudad donde residen es mayor que la de hace un lustro. Se añade el 34% que no percibe variaciones. Solo el 6% de los consultados perciben un descenso de los niveles de contaminación.*

— *Algo menos de la mitad de los entrevistados (47%) confiesan que se atreven a sortear los coches parados o a*

*poca velocidad cuando van a pasar la calle y no hay paso de peatones.*

— *En los dos sexos, con menos años, se toma con más naturalidad la conducta de sortear los coches. Hasta los 65 años, los varones son mucho más osados que las mujeres en esta resolución de andar sorteando los vehículos antes que dar un rodeo. Los extremos son: el 70% para los varones jóvenes y el 28% para las mujeres mayores.*

— *El 62% de los entrevistados perciben que las personas que conocen adoptarían la salida arriesgada de sortear los coches.*

— *El 76% de los varones jóvenes perciben la conducta arriesgada en las personas que conocen frente al 47% de las mujeres mayores.*

— *El 72% de los consultados dan la respuesta correcta: los peatones deben ir por la izquierda en una carretera.*

— *Paradójicamente, son los peatones estrictos (no tienen carné de conducir) los que conocen menos la norma de circular por la izquierda en una carretera: el 50%. El máximo corresponde a los conductores que conducen habitualmente y caminan poco por la ciudad: 87%.*

— *El 41% de los entrevistados afirman que «las personas cercanas» cumplen estrictamente las normas de circulación. El 36% reconoce que las adaptan a las circunstancias. El 21% manifiesta que no las cumplen.*

## **Agradecimientos**

El autor agradece la iniciativa y el estímulo para este estudio de Miguel M. Muñoz. Extiende el agradecimiento al equipo de *Tábula-V*, dirigido por Iñaki de Miguel. Además, han participado en la realización de la encuesta Isabel París, Alberto Montreal, Marta González, José María Correas e Iván Perurena.

## Cuestionario de peatones

<b>NÚMERO DE CUESTIONARIO</b>	( _ _ _ )
<b>CÓDIGO DE ENTREVISTADOR</b>	( _ )
<b>PROVINCIA</b>	( _ )
<b>LOCALIDAD</b>	( _ _ _ )
<b>TAMAÑO DEL MUNICIPIO DE RESIDENCIA</b>	
— de 10.001 a 50.000 habitantes	1
— de 50.001 a 100.000 habitantes	2
— de 100.001 a 500.000 habitantes	3
— más de 500.000 habitantes	4

**P1.** ¿Tiene usted carnet de conducir coche o moto? **[ELEGIR UNA]**

- sí 1
- no 2

**[SÓLO SI «tiene carnet de conducir» (1) EN P1]**

**P2.** ¿Conduce usted habitualmente coche o moto? **[ELEGIR UNA]**

- sí 1
- no 2

**P3.** A la hora de desplazarse por la ciudad siempre que puede prefiere... **[ELEGIR UNA]**

- utilizar el vehículo 1
- utilizar el transporte público 2
- ir andando o en bicicleta 3

**P4.** Concretamente, en el día de ayer (o el último laborable), ¿cuánto tiempo aproximadamente estuvo usted caminando por la ciudad, fuera de paseo o a hacer alguna cosa? **[ELEGIR UNA]**

- 3 horas o más 1
- 2 horas 2
- 1 hora 3
- media hora 4
- prácticamente nada 5

**P5.** Normalmente, en un día laborable, ¿cuánto tiempo pasa usted fuera de casa (en el trabajo, los estudios, la compra, los amigos, etc.) **[ELEGIR UNA]**

- más de 10 horas 1
- de 8 a 10 horas 2
- de 5 a 7 horas 3
- de 2 a 4 horas 4
- 1 o menos 5

**P6.** En la ciudad donde usted vive, ¿hay «calles peatonales» (es decir, cerradas al tráfico de vehículos)? **[ELEGIR UNA]**

- sí 1
- no 2

**[SÓLO SI «hay calles peatonales en su ciudad» (1) EN P6]**

**P7.** ¿Con qué frecuencia las recorre usted? **[ELEGIR UNA]**

- todos los días 1
- algún día que otro 2
- raras veces 3
- prácticamente nunca 4

**P8.** ¿Considera usted una buena medida que en la ciudad donde usted vive haya más «calles peatonales», está bien con las que hay o tendría que haber menos **[ELEGIR UNA]**

- más calles peatonales 1
- está bien con las que hay 2
- menos calles peatonales 3

**P9.** ¿Qué le parece mejor, que haya mucha o poca gente en las calles peatonales? **[ELEGIR UNA]**

- mucha 1
- poca 2
- le es indiferente 3

**P10.** Aparte de las calles peatonales, con qué frecuencia **pa-sea** usted por parques, jardines o paseos? **[ELEGIR UNA]**

- todos o casi todos los días 1
- un par de veces a la semana 2
- alguna que otra vez 3
- nunca o casi nunca 4

**P11.** Cuando camina por la ciudad, ¿cómo juzga usted la conducta de los que llevan un coche particular, una moto, un autobús, un taxi? **[LEER DE CADA UNA]**

	son buenos conductores	hay de todo	son malos conductores
(a) coche particular	1	2	3
(b) moto	1	2	3
(c) autobús	1	2	3
(d) taxi	1	2	3

**P12.** Durante los últimos tres años, ¿ha tenido usted algún accidente en la calle por culpa de algún vehículo? **[ELEGIR UNA]**

- sí 1
- no 2

**P13.** Por su experiencia de caminar por la ciudad, conoce usted pasos de peatones, calles o plazas especialmente peligrosas por razón del tráfico? **[ELEGIR UNA]**

- sí, hay muchas 1
- sí, hay algunas 2
- no suele haber 3

**P14.** Por su experiencia personal, ¿diría usted que los vehículos se paran correctamente cuando un peatón cruza un paso de cebra en el que no hay semáforo? **[ELEGIR UNA]**

- sí, siempre 1
- sí, algunas veces 2
- pocas veces 3

**P15.** ¿Con qué frecuencia ve usted coches aparcados en «segunda» (o tercera) fila por las calles donde transita habitualmente? Piense en la última semana. **[ELEGIR UNA]**

- es muy corriente 1
- se ve varias veces 2
- se ve pocas veces 3
- no se suele ver 4

**P16.** Cuando pasea por la calle, con qué frecuencia se preocupa por los siguientes riesgos? **[LEER DE CADA UNA]**

	siempre o casi siempre	algunas veces	nunca o casi nunca
(a) la posibilidad de que le roben	1	2	3
(b) la posibilidad de que le atropelle un vehículo	1	2	3
(c) la posibilidad de caer, resbalar, tropezar, etc.	1	2	3

**P17.** Le voy a leer algunas cosas que las gente suele hacer en la calle. De cada una de ellas, dígame si se dan con frecuencia en su ciudad y si le parece que deberían prohibirse terminantemente, dejarlas como ahora o tolerarlas más. **[LEER DE CADA UNA Y CONTESTAR (I) Y (II)]**

	muy frecuente	(I) algo	poco frecuente	prohibirla	(II) dejarlo como está	tolerarla más
(a) jugar con patines o tablas rodantes	1	2	3	1	2	3
(b) venta ambulante (artículos que se colocan en el suelo o sobre alguna mesita)	1	2	3	1	2	3
(c) pedir limosna tocando algún instrumento musical	1	2	3	1	2	3
(d) pedir limosna sin más	1	2	3	1	2	3
(e) venta de pañuelos o periódicos en los semáforos	1	2	3	1	2	3
(f) disponer las mesas y sillas de los bares sobre una parte de la acera	1	2	3	1	2	3
(g) aparcar los coches subidos a la acera	1	2	3	1	2	3
(h) aparcar las motos sobre una parte de la acera	1	2	3	1	2	3
(i) pasear a los perros con la correa	1	2	3	1	2	3

**P18.** Durante el día, el ruido normal de las calles por donde va usted más a menudo es algo que le agrada, le es indiferente o le molesta? **[ELEGIR UNA]**

- le agrada 1
- le es indiferente 2
- le molesta algo 3
- le molesta mucho 4

**P19.** ¿Diría usted que la contaminación del aire en la ciudad que recorre más a menudo es mayor, igual o menor que la de hace cinco años? **[ELEGIR UNA]**

- mayor 1
- igual 2
- menor 3

**P20.** Suponga esta situación: usted camina por una calle con mucho tráfico y se dispone a pasar al otro lado. Tiene prisa. En ese lugar no hay paso con semáforo ni paso de cebra. ¿Se atreve usted normalmente a pasar sorteando los coches que están parados o van a poca velocidad o bien da un rodeo hasta llegar al paso con semáforo o el paso de cebra? **[ELEGIR UNA]**

- se atreve 1
- da un rodeo 2

**P21.** ¿Qué es lo que hacen normalmente las personas que usted conoce en la situación anterior? **[ELEGIR UNA]**

- se atreven 1
- dan un rodeo 2

**P22.** Suponga el caso de una carretera de doble dirección (con vehículos que van y vienen) y a la que acceden los peatones. ¿Podría decirme por qué lado deben ir los peatones? **[NO LEER LAS OPCIONES DE RESPUESTA]**

- en la misma dirección de los coches (por la derecha) 1
- en la dirección contraria a los coches (por la izquierda) 2
- no sabe 3

**P23.** ¿Cree usted que en el código de la circulación están claras las normas referidas a la conducta de los peatones cuando hay tráfico? **[ELEGIR UNA]**

- sí 1
- no 2

**P24.** Piense en las personas más cercanas a usted. ¿Por lo general cree que cumplen estrictamente esas normas **[ELEGIR UNA]**

- sí, estrictamente 1
- las adaptan a las circunstancias 2
- no suelen cumplirlas 3



**P25.** Por su experiencia, ¿cree usted que muchos de los accidentes de tráfico en la ciudad, en los que hay peatones como víctimas, se podrían evitar con el cumplimiento más estricto de las normas por parte de los peatones? **[ELEGIR UNA]**

- sí, muchos 1
- sí, algunos 2
- muy pocos o ninguno 3

**P26.** A igualdad de circunstancias, en general, ¿prefiere usted vivir en el centro de la ciudad, en un barrio de la ciudad o en una urbanización fuera de la ciudad? **[ELEGIR UNA]**

- en el centro 1
- en un barrio 2
- en una urbanización a las afueras 3

**P27.** ¿Tiene usted algún hijo menor de 18 años? **[ELEGIR UNA]**

- sí 1
- no 2

**P28.** Podría decirme cuál es su nivel de estudios más alto (aunque no lo haya terminado)? **[ELEGIR UNA]**

- no fue a la escuela 1
- escuela primaria 2
- educación secundaria (bachillerato  
BUP, COU, Formación Profesional) 3
- Carreras medias, Escuelas  
Universitarias 4
- Carreras superiores 5

**P29.** Podría decirme cuál es su situación laboral principal **[ELEGIR UNA]**

- tiene trabajo remunerado 1
- está en paro 2
- es estudiante 3
- es ama de casa 4
- está jubilado o es pensionista 5

**P30.** Ya para terminar, ¿podría decirme la edad que tiene?  
**[ANOTAR]**

— — años

¿Podría decirme su nombre de pila por si tuvieran que comprobar que se ha realizado la entrevista? **[ANOTAR NOMBRE]**

**P31 [ANOTAR SEXO]**

— varón 1  
— mujer 2

Este libro se terminó de imprimir  
en los talleres de Editorial MAPFRE  
en el mes de noviembre de 2000.