

MOVILIDAD URBANA EN LA CIUDAD .DELSIGLO XXI

José Luis Andrés Sarasa

Universidad de Murcia

RESUMEN

El objetivo de este trabajo se centra en poner de manifiesto que la forma y función de la ciudad, derivadas de la compleja interacción de tres categorías de factores —funcionales, físicos y de planificación urbana— son determinantes en la movilidad urbana de nuestras ciudades.

El trabajo se apoya en la experiencia adquirida en la interesante investigación realizada sobre la ciudad de Murcia, cuyos resultados más significativos aparecen reflejados en el anexo de gráficos.

Palabras clave: Movilidad urbana; forma; función; sociedad terciaria; estructura urbana; percepción; entrevista; significado; significante; posicionamientos.

RÉSUMÉ

L'objectif de ce travail est centré sur la mise en relief de la forme et la fonction de la ville, dérivées de la complexe interaction de trois catégories de facteurs —fonctionnels, physiques et de l'aménagement urbain— sont déterminantes dans la mobilité urbaine de nos villes.

Le travail s'appuie sur l'expérience eu dans l'intéressante recherche réalisée sur la ville de Murcia, dont les résultats les plus significatifs paraissent dans les graphiques annexés.

Mots clés: mobilité urbaine; forme; fonction; société tertiaire; perception; interview; signifié; signifiants.

La vida cotidiana de las ciudades, su forma y función, son el resultado de una compleja y larga interacción de tres categorías de factores: *funcionales*, que agrupan a los

Fecha de Recepción: 24 de marzo de 1999.

* Departamento de Geografía Física, Humana y Análisis Regional. Facultad de Letras. Universidad de Murcia. Campus de la Merced • 30001 MURCIA (España).

económicos, sociales, culturales y políticos; *físicos*, derivados de la localización y el emplazamiento que se manifiestan a través de la topografía, hidrografía, climatología, su acción combinada puede generar la insalubridad, además es preciso tener en cuenta la naturaleza de los recursos minerales, la aptitud de los materiales para la construcción, el interés agrícola de los suelos y de *planificación urbana* surgidos de los conceptos definidos por los urbanistas funcionalistas autores de la Carta de Atenas. Particularmente por la estrecha visión que se ha tenido de las cuatro funciones con que definen a la ciudad —habitar, trabajar, recrearse, circular— y sostenidos por la servidumbre del urbanismo operativo a los intereses particulares.

Lo verdaderamente atractivo de esta interacción es que a lo largo de la historia diseña la originalidad y distinción de cada una de las ciudades. Originalidad y distinción concretadas en la yuxtaposición, combinación o superposición de tramas, de tejidos urbanos, que no sólo definen los diferentes subsistemas que integran la ciudad sino que acaban por ser responsables de la acusada pérdida de legibilidad de la ciudad y de la falta de articulación. Precisamente esta falta de articulación genera serios conflictos en la movilidad de las personas y de las cosas. Una falta de articulación que se ha convertido en el principal problema de las políticas conducentes a la ordenación del tráfico en las ciudades.

Los sucesivos intentos por superar esta situación, conforme a las tecnologías de cada momento, vienen a modificar el escenario de la vida cotidiana. Los tramoyistas adaptan el entramado urbano a las nuevas necesidades, pero no pueden evitar dejar huellas *imborrables* que desfiguran el paisaje tradicional hasta hacer olvidar la personalidad de la ciudad. Adaptaciones, remodelaciones, tímidas expansiones por viejos arrabales, ensanches, instalaciones industriales, bruscos procesos de desindustrialización, sucesivos cambios de funcionalidad y un sin fin de impactos derivados del urbanismo operativo y más recientemente del llamado urbanismo comercial, dibujan una ciudad por la que resulta difícil y complicado desplazarse sin soportar fuertes costos económicos, sociales y medioambientales.

La imperiosa necesidad por encontrar soluciones a esta complicada situación exige proponer dos claros interrogantes:

¿Cuál es la forma y función de la ciudad hoy?

¿Cómo puede y debe conseguirse la movilidad en esta ciudad?

El primer interrogante comporta un doble análisis, por una parte, el de los factores *definidores* de la funcionalidad urbana desde la óptica de la revolución terciaria y, por otra, el de la estructura urbana resultante de los procesos de interacción de los factores aludidos, por la que se desplazarán personas y cosas. La segunda reflexión requiere de un estudio más complejo, puesto que sólo puede conocerse a través de lo que piensan y sienten los usuarios de la ciudad y de cómo se conducen y desearían modificar su entorno, una problemática a la que únicamente puede llegarse a través de la Geografía de la Percepción. Esta compleja y atrayente problemática en este trabajo se examina tomando como ejemplo la ciudad de Murcia, ciudad sobre la que hemos adquirido suficiente experiencia como consecuencia de la realización de una interesante investigación sobre la problemática enunciada y en la que se pretende aportar alguna luz sobre las distintas opciones de futuro, no sólo para la ciudad de Murcia sino para todas aquellas que atraviesan por situacio-

nes similares' y buscan con ahínco puntos de vista y enfoques para asegurar la movilidad en el futuro. Se han estudiado y asumido todas las estrategias propuestas, por las más diversas de las políticas y para las diferentes ciudades, para mejorar o por lo menos **minorar** el efecto negativo de los actuales sistemas de transportes, desde las innovaciones tecnológicas hasta las modificaciones de las estructuras urbanas, pasando por las alternativas del transporte privado al público.

1. FORMA Y FUNCIÓN DE LA CIUDAD DE MURCIA

A medida que nos aproximábamos al siglo XXI, la ciudad de Murcia se ha ido convirtiendo en un lugar central definido por la terciarización de su economía, la innovación y la cultura. Esta circunstancia ha originado un desmesurado proceso de urbanización donde la gestión del medio ambiente y la calidad de vida constituyen sus retos fundamentales. Retos en los que la movilidad urbana, impuesta por la nueva dinámica, juega un papel decisivo.

Esta profunda transformación conduce a la ciudad a ejercer una nueva funcionalidad en el ámbito territorial de su dominación. Una funcionalidad que debe ser interpretada a la luz de la nueva concepción con que se examinan los factores funcionales que definen la vida cotidiana de la ciudad. Una concepción que está impregnada de los valores que evalúan la sociedad terciaria en la que nos hallamos inmersos, una sociedad que para algunos sigue llamándose post-industrial, pero que si se apoya fundamentalmente en los servicios parece más acertado utilizar el primer término, y porque además conviene partir de la siguiente premisa básica: *si la sociedad industrial se define por la cantidad de bienes que indican un nivel de vida, la sociedad terciaria se define por la calidad de vida tal como se mide por los servicios y comodidades — salud, educación, diversiones, las artes y la comodidad en los transportes— que ahora son premios deseables y posibles para todos.*

1.1. Los factores funcionales

En este sentido, los factores que permiten aprehender la funcionalidad urbana de la ciudad de Murcia y que justifican plenamente la primacía que ejerce en el conjunto territorial deben entenderse del modo siguiente:

El factor económico: La fuerte terciarización de las funciones ha convertido a Murcia en sinónimo de proximidad; todas las sedes sociales capaces de tomar decisiones pueden encontrarse en la ciudad, asimismo las infraestructuras viarias tienen a la capital regional como punto de origen y destino. Esta disponibilidad proporciona una multiplicidad de contactos y actividades, hoy se concibe como un núcleo de información y creatividad. Es esta capacidad de reunir los actores económicos que intervienen en todas las

I ANDRÉS SARASA J. L. (1998): *Percepción y práctica de la movilidad urbana en la ciudad de Murcia*. Excmo. Ayuntamiento de Murcia. Con la colaboración del Grupo de Investigación de Temas Urbanos integrado por los geógrafos: Cayetano Espejo Marín, M^a Dolores Ponce Sfinchez, Mercedes Millán Escriche, M^a Teresa Peñalver Torres y Adoración Sabater Bañón.

fases de producción, investigación y consumo lo que atrae a las empresas hacia los centros urbanos.

El factor social: La ciudad de Murcia concentra todas las oportunidades de empleo, éste es su gran atractivo. Junto a las empresas de todo tipo acude la población, por esta razón reúne a la cuarta parte de los habitantes de la Región. Por ello puede afirmarse que en la jerarquía urbana regional hay una macrocefalia, donde la ciudad primera abruma por su tamaño al resto, al mismo tiempo que genera un sistema urbano desequilibrado. La capital regional aúna gran variedad de instalaciones sociales guarderías, hospitales, centros educativos y de servicios sociales, etc.

El factor cultural: Al igual que ocurre en la esfera social de la cual forma parte, el papel cultural de Murcia se basa en la densidad, la proximidad y la facultad de elección. Estos factores contribuyen tanto a la «producción» de cultura como a su «consumo». Además, la herencia histórica de la ciudad permite actividades singulares vinculadas a la cultura, entre ellas el turismo. Las ciudades han entrado en la era del ocio por derecho propio y esto reclama consumo de tiempo. La ciudad se beneficia del tiempo libre diario y semanal, que configura una importante potencialidad de tiempo de ocio. Además, las políticas laborales que ya se discuten en Europa vendrán a incrementar la funcionalidad del ocio.

El factor político: El hecho de ser capital regional con la sede del Gobierno Autonómico, pero también donde residen todos los medios de comunicación, así como las direcciones de los diferentes partidos políticos, convierten a la ciudad de Murcia en un lugar donde la participación directa es posible y se practica cada vez más, y donde el individuo puede desarrollar con mayor libertad su noción de los valores personales y cívicos.

1.2. Estructura urbana

La actual ciudad de Murcia presenta una gran heterogeneidad en su paisaje, muestra con absoluta claridad, tanto en su morfología como en su estructura, el toque distintivo de las sucesivas fases que le han tocado vivir a lo largo de su trayectoria urbanística.

Si se observa su plano actual se descubre inmediatamente la oposición de su antiguo recinto amurallado con el espacio urbano que se configura a partir de los años sesenta. Superpuesto a estos espacios se instalará el barrio por excelencia de la ciudad, el barrio del Carmen, que surge en el siglo XVIII, en torno al convento de Capuchinos y aprovechando el meandro del río, conoce su primera expansión urbana con el inicio de la actividad en el Arsenal Militar de Cartagena.

Como se advierte en el plano, los contrastes básicos del paisaje urbano derivan de la disposición de las tramas urbanas que se yuxtaponen: acusada irregularidad en el casco antiguo y una tendencia hacia la línea recta y a la anarquía edificatoria a medida que se penetra en los barrios de más reciente construcción. Anarquía que resulta desesperante en el área periurbana. El núcleo central, originario de la ciudad, presenta la trama islámica, aunque con peculiaridades que le impone su condición de ciudad ribereña, primer elemento de fijación, y el elevado número de acequias que alimenta y recibe el Segura. A pesar de las múltiples remodelaciones, particularmente intensas en la segunda mitad del siglo XX, todavía se conserva el complejo dédalo de callejuelas que dan la impresión de no llevar a ninguna parte y determinan muy seriamente la fluidez del tráfico rodado. Se hace patente que esta

ciudad no fue concebida para una movilidad tan intensa como la que soportan unas calles estrechas y retorcidas que con frecuencia presenta callejones sin salida.

Este laberinto ha sido forzado por la renovación arquitectónica, distorsionado de tal forma que sus calles, según su predisposición a la movilidad mecanizada, pueden dividirse en dos categorías: unas que soportan un intenso tráfico y se han convertido en auténticos colectores de vehículos, función para la que no fueron concebidas ni están preparadas; otras muchas, más humildes en su trazado y sumergidas en el corazón de la ciudad, se resisten a la plena invasión por parte del vehículo, pero no pueden evitar caer en la obsolescencia. Este espacio se encuentra encerrado en un doble cordón de tráfico, el primero, en cierta medida, sigue el trazado de la muralla islámica y, el segundo, los límites de los primeros ensanches con los barrios pericentrales.

El espacio en el que se desarrolla la vida cotidiana de la ciudad de Murcia está configurado por cinco subsistemas definidos por su singularidad histórica, su morfología y las funciones urbanas que desempeñan.

El Centro histórico, espacio delimitado y definido como zona Histórico-Artística, dibuja un amplio rectángulo cuya base se apoya en el río, en él se localizan los hitos más representativos de la ciudad tradicional junto con las sedes de buena parte de las administraciones autonómicas, municipal, eclesiástica, educativa, etc. Tiene como vértices más significativos las plazas que ejercen como nodos urbanos. Este centro histórico aglutina a una docena de barrios, más o menos estructurados en torno a su iglesia tradicional. Un aspecto muy significativo para el análisis de la movilidad lo constituye la brusca alternancia de calles peatonales con calles de intenso tráfico, lo que supone la aparición de rupturas espaciales y de barreras a la movilidad mecanizada y peatonal.

El Barrio del Carmen, situado al sur del río, se dibuja como un espacio separado de la ciudad antigua, enlazado a ella por varios puentes que se muestran bastante incapaces para absorber el tráfico que se ven obligados a soportar. Presenta un plano en cuadrícula, propio de las expansiones urbanas de finales del XIX, con los condicionantes de la ciudad caminera que le impone el desarrollo del siglo XVIII y posterior aparición del ferrocarril. Precisamente este acontecimiento va a tener una notable trascendencia para el barrio porque aquí se localiza la estación Murcia del Carmen, localización que generará la aparición de un importante núcleo industrial, hoy sometido a un fuerte proceso desindustrializador, cuyos espacios son recalificados como urbanos. Las diferentes factorías son sustituidas por bloques residenciales que rodean algunos espacios verdes. Se trata de un barrio enmarcado por la barrera natural del río y la artificial del ferrocarril, al mismo tiempo se ve atravesado por el intenso tráfico de penetración de la huerta sur en la ciudad. Sus principales arterias, diseñadas para conducir el tráfico del sur industrial, hoy se ven obligadas a soportar un abrumador número de vehículos de los residentes en los nuevos espacios residenciales.

Los nuevos ensanches, configuran el nuevo centro comercial, de negocios y residencial adosado al norte y al noreste del casco histórico. El efecto de expansión urbano en estos sentidos tiene mucho que ver con la aparición de grandes almacenes. Estos ensanches se caracterizan por la presencia de calles y plazas amplias y donde la línea recta es el dibujo predominante. Un espacio colmatado por grandes bloques donde abundan pisos de elevado costo y cuyos entresuelos albergan un moderno equipamiento terciario: comercial,

gestión a las empresas, médicos, además de bares y restaurantes de lujo que atraen a buen número de clientes. Además, estos grandes almacenes basan parte de su éxito en la oferta de aparcamiento, oferta que se convierte en aglutinador de un intenso tráfico derivado de la centralidad que la ciudad ejerce apoyada en este equipamiento comercial.

Los barrios pericentrales, surgen con la puesta en práctica del urbanismo operativo e influenciados por los conceptos de la ciudad organicista que **colmata** amplias superficies de huerta a base de viviendas sociales de dudosa calidad. Algunos de ellos se han integrado plenamente al conjunto de la ciudad debido al fenómeno envolvente que han ejercido los ensanches posteriores, aunque la mayoría quedan aislados por la presencia de barreras artificiales y la propia configuración del barrio. Su alineación, en muchos casos, presenta serias dificultades debido a la gran especulación que se hace con el suelo. Un problema que la Obra Sindical del Hogar propició por su inoperancia y oscuros intereses. Tienen serias deficiencias en su equipamiento, mala estructura y sin una planificación dirigida a integrarlos con la ciudad. Todo ello plantea serias dificultades al tráfico, tanto dentro de los propios barrios como para salir o entrar en ellos.

El área periurbana, surgida en torno a la ciudad de Murcia y que sobrepasa los límites administrativos del municipio, constituye un espacio ocupado por una población que reside en un medio con tradicional vocación agrícola, que entra bruscamente en contacto funcional con la ciudad y experimenta una profunda transformación en sus estructuras sociales, económicas, culturales y espaciales. Los residentes en este medio acuden a la ciudad, convertida en lugar central de un interesante mercado de trabajo, como consecuencia del dinamismo económico que le afecta. Estos migrantes cotidianos a cambio de sus prestaciones reciben un salario, pero también nuevas pautas de comportamiento: abandonan viejos modos de transporte e incorporan la motorización como elemento fundamental en su vida.

Este cambio no sólo se produce en las personas sino en el paisaje, el lugar central se ve precisado de espacio físico donde ubicar las nuevas actividades económicas, pero también a las personas que vienen a ocuparse de ellas y así surge una desmesurada y desordenada ocupación del suelo edificado, de tal forma que, paralelamente al crecimiento en mancha de aceite del núcleo capitalino, se produce la ocupación de los pequeños núcleos de población que la circundan, al mismo tiempo surge un poblamiento disperso en los espacios intersticiales. El suelo agrícola se convierte en soporte de bloques monocordes para residencia de inmigrantes, para ubicar, en un principio, las grandes naves industriales y ganaderas, más tarde los edificios «terciarios», junto a ellas las ampliaciones de la vivienda tradicional y la serie de avenidas y rondas que absorban el tráfico. Al mismo tiempo surge la ocupación por viviendas unifamiliares para urbanos acomodados que desean vivir en contacto con la naturaleza, cautivados por una nueva forma de vivir muy bien maquillada por los promotores.

El resultado lógico de este nuevo espacio es el desbordamiento de un intenso tráfico de flujos hacia y desde el área periurbana responsable de un elevado porcentaje de los problemas de congestión que padece la ciudad de Murcia. Además, en los límites de la ciudad con el área periurbana recientemente se han instalado grandes superficies comerciales que han venido a complicar el problema. La vida en el área periurbana exige la multimotorización.

2. METODOLOGÍA PARA DETERMINAR COMO PUEDE Y DEBE CONSEGUIRSE LA MOVILIDAD URBANA

En la dinámica urbana que se acaba de apuntar se comprende que autorizadas voces advierten de las serias dificultades para dominar el futuro de la ciudad y correlativamente el desarrollo de los equipamientos urbanos y más concretamente de las infraestructuras precisas para dinamizar la movilidad urbana. En estas advertencias hay que tener muy en cuenta que estas infraestructuras cobran particular importancia por un doble motivo, de una parte porque su disposición se ha convertido en el elemento clave en la estructuración las prácticas urbanas; y, de otra, porque el trazado de las modernas vías de accesibilidad a la ciudad se transforman en ejes que marcan la dirección del crecimiento urbano, pero también juegan el papel de barreras a la expansión urbana y a la accesibilidad.

Los urbanistas y las colectividades locales están afrontando problemas gigantescos sobre los que deben consolidar el porvenir de la ciudad y de modo particular la localización, la importancia y la calidad de las infraestructuras de transporte. Pero todas estas acciones tienen impactos insospechados sobre los ciudadanos que generan actitudes negativas y positivas creadoras de ambientes hostiles o adecuados a la vida urbana. La calidad, la categoría de los servicios que la ciudad pone a disposición del público son elementos en la formación de la imagen que el individuo se crea. No puede olvidarse que el trato recibido, el servicio prestado penetran profundamente en la persona.

En este sentido, hay que recordar con RIMBERT² que la objetividad espacial del arquitecto, del urbanista o del ingeniero está en buena medida ausente del usuario de la ciudad, porque éste ve todas las cosas con mayor sencillez y relacionándolas con una serie de recuerdos que ni el más sensible de los paisajistas sería capaz de advertir. En una investigación deseosa de saber qué piensan y sienten los usuarios de la ciudad y cómo se conducen y desearían modificar su entorno es obligado preguntarse ¿cómo descubrir esta problemática? ¿Cómo averiguar el amplio conocimiento que tiene del espacio este usuario? La respuesta podemos obtenerla de BAILLY³ «sólo la Geografía de la percepción intenta responder a estas y otras muchas más preguntas». Respuestas que son buscadas vinculándose a los procesos cognitivos, entendiendo por tales la serie de procesos que nos llevan, a partir de los mecanismos perceptivos, a memorizar la información, a evaluarla y a actuar. Pero ¿cómo encontrar las respuestas? Recurriendo a la entrevista personal y directa en los distintos subsistemas que hemos individualizado en el punto anterior, pero también en los diferentes niveles de movilidad, porque la Geografía de la Percepción se consagra no sólo a la práctica espacial, sino, y sobre todo, a lo vivido por el individuo en su propio terreno.

Con estas ideas como hipótesis de partida hemos realizado en la ciudad de Murcia dos mil entrevistas, número que duplica al 1% del total de la población, considerado como adecuado para un trabajo de esta naturaleza.

2 RIMBERT, G. (1973): *Les paysages urbains*. A. Collin, París.

3 BAYLLI, A. (1984): «Pratique et perception de l'espace: les principaux courants de recherche dans le monde». HEGOA. n° 1. Université de Pau et des pays de l'Adour. Pp. 1-15.

El objetivo básico en una investigación de esta naturaleza, expresado de un modo esquemático, puede decirse que es doble. En primer lugar se aborda el análisis de la percepción y práctica de la movilidad urbana y de la imagen de la ciudad a través de dicha movilidad. Un objetivo que se **enmarca** entre los muchos trabajos que los geógrafos han dedicado a los estudios de percepción y del comportamiento urbano en relación con la planificación.

Conocida esta problemática general de la imagen de la ciudad, el segundo objetivo es presentar la práctica de la movilidad urbana a diferentes niveles. Es decir, distinguiendo entre la movilidad mecanizada, que aquí incluye tres niveles, el automovilista, el usuario del autobús y la problemática derivada de la carga y descarga de mercancías; y la movilidad a pie. En realidad se trata de un análisis cualitativo/espacial de los flujos que mantienen la dinámica urbana y la problemática que soportan lo que facilitará esbozar una política de transporte en la ciudad atendiendo a los comportamientos de los usuarios. Esta es la razón de la segmentación de los usuarios.

En resumen, de uno y otro objetivo llegaremos a conocer los espacios **nodales** de la ciudad, en razón a la propia experiencia de los usuarios, y cuales son las vías o ejes fundamentales. Como se ve dos aspectos señalados en los trabajos de LYNCH⁴.

La imagen que los ciudadanos poseen de la movilidad urbana y del espacio en que tiene lugar no es posible observarla directamente. Las representaciones deben ser, en general, reconstruidas a partir de las expresiones que los individuos dan de su relación con las infraestructuras de transporte en las cuales ellos están inmersos. Por ello, siguiendo la metodología apuntada por VANT⁵ las entrevistas se estructuran en dos categorías de cuestiones: unas que cabría catalogarlas con el objetivo de alcanzar un análisis de significados, se caracterizan porque interrogan a las gentes con cuestiones del tipo «Ahora le rogamos haga planificación: para la ciudad de Murcia se le propone diseñar una red peatonal, que integre los niveles siguientes: a) áreas estacionales, donde se limita el tráfico y el aparcamiento, que sirva para recuperar lugares hoy deteriorados por una intensa utilización del automóvil; b) calles peatonales, mejorando las actuales y añadiendo nuevas tramas, que constituyan itinerarios principales de peatones; c) calles de coexistencia, donde la privacidad peatonal sea compatible con el transporte público y un tráfico privado limitado mediante la adecuación de la calle; d) ampliación de aceras en aquellas calles que se consideran de acceso peatonal a la ciudad. Indique las calles que integrarían cada uno de los niveles citados»; o bien se trata de invitarle a dar una lista de puntos que de alguna manera introducen límites, como por ejemplo «Cite cinco puntos que por su centralidad se da una excesiva concentración de tráfico» o «Cite cinco puntos que por su centralidad concentre varias líneas de autobuses». El conjunto de respuestas obtenidas deben considerarse como opiniones susceptibles de aclarar la relación que el sujeto mantiene con el espacio urbano y la problemática analizada. La segunda categoría de cuestiones, que sirven para superar todas las dudas que algunos teóricos han planteado a la metodología anterior, se agrupa bajo la tipología que VANT denomina

4 LYNCH, K. (1967): *The image of the city*. M.I.T. Press.

5 VANT, A. (1974): «La perception des espaces urbains. Essai sur les images de centre-villes» *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims*. N° 20 pp. 71-83.

como análisis de significantes. Estas cuestiones pretenden captar instantáneas de ese momento de cada individuo en el entorno que estamos considerando y en que nos revele sus itinerarios y conductas en diferentes momentos, a la vez que incorporan un aspecto dinámico a nuestra investigación. Así se introducen en los distintos niveles de movilidad cuestiones como «Describe el itinerario que sigue en su recorrido de carácter secundario (que lo realiza al menos una vez por semana); motivo, frecuencia del desplazamiento; se pide que citen los problemas de tráfico que tiene en cada desplazamiento y que aporte soluciones a dichos problemas».

La profundización en esta metodología, junto a la experiencia ya aludida, aconsejó elaborar cinco tipologías de entrevistas, de diferente extensión y contenido. La más extensa y diversificada, pues contiene las dos categorías de cuestiones aludidas, es la dedicada a la percepción y práctica de la movilidad urbana; los cuatro restantes cabe denominarlas como específicas, hacen referencia a los distintos niveles de movilidad: automovilistas; autobús; carga y descarga y peatones.

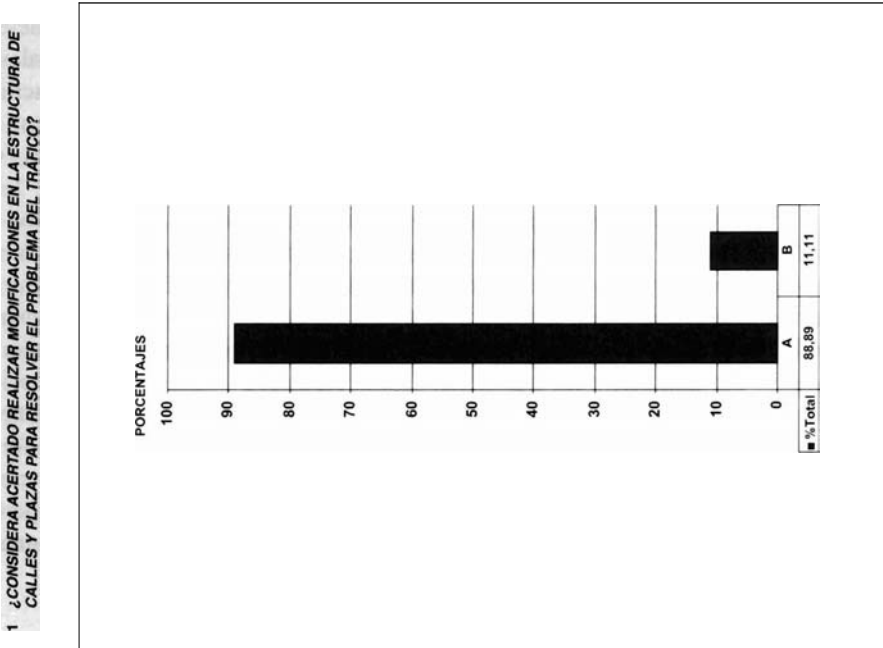
El conjunto de cuestiones que se proponen para descubrir la percepción y práctica de la movilidad urbana en la ciudad de Murcia, se marca el objetivo de sacar a la luz los diferentes posicionamientos de los usuarios de la ciudad. Posicionamientos que, conforme a la metodología expuesta por MERLIN⁶ pueden concretarse del modo siguiente: (**Posicionamiento personal**, el objetivo consiste en descubrir la problemática que tienen los ciudadanos para moverse con facilidad en el conjunto de la ciudad. Esto comporta analizar situaciones muy diferentes, tanto respecto de los transportes como de las infraestructuras viarias, que conducen a desigualdades frecuentemente desconocidas. El confort, la comodidad, la seguridad, la facilidad son cuestiones fundamentales. (**Posicionamiento económico**, referido básicamente a los costos que genera la movilidad urbana, pero se hace una doble distinción, de una parte interesa conocer los costos monetarios, precios del billete, que con ser interesantes no son menos que los costos que damos en llamar como sociales: frecuencia de paso, accesibilidad al transporte y al espacio; rapidez, información y facilidad de disponer de esta información; tiempo empleado en el desplazamiento, sin lugar a dudas el costo de mayor significado en la movilidad urbana y que tiene serios reflejos en los costos monetarios. (**Posicionamientos medioambientales**, precisamente uno de los aspectos más preocupantes en las actuales políticas de transporte debido a sus impactos a través del **ruido**; la contaminación del aire y del suelo; los residuos que generan en el suelo, las vibraciones; efectos visuales que obstaculizan disfrutar de la ciudad, efectos barrera para transitar; la congestión como inductora de todos los efectos aludidos. (**Posicionamiento espacial**. Se pretende con estas cuestiones abordar uno de los aspectos más importantes: la relación que mantienen los transportes con el espacio, partiendo de la hipótesis según la cual los transportes marcan claramente el espacio por una doble razón, en primer lugar por el espacio que precisan para su funcionamiento, y, en segundo lugar, por la forma de ocupar el espacio, porque las infraestructuras que precisan se convierten en elementos directores del proceso urbanizador, se convierten en ejes de crecimiento pero también en barreras. Estas necesidades obligan a remodelaciones continuas en el entrama-

6 MERLIN, P. (1992): *Les transports urbains*. P.U.F. París. Pp. 43.

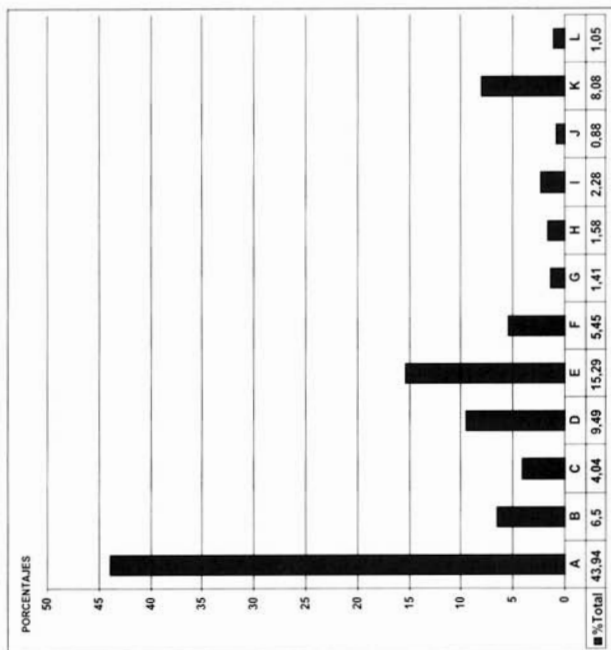
do urbano, de modo particular en aquellas ciudades con largo pasado histórico. (*Posicionamiento de prioridades del modo de transporte*. Automóviles, autobús, desplazamientos a pie, no son igualmente consumidores de espacio, además favorecen formas distintas de urbanización, desde las vías rápidas a las calles peatonales. Esta diferenciación exige plantearse políticas de transporte distintas, pero también medidas urbanísticas que posibiliten las decisiones tomadas.

Ante la imposibilidad material de exponer en un trabajo como este los resultados obtenidos en nuestra investigación sobre la ciudad de Murcia, nos limitamos a presentar en un anexo de gráficos los resultados más significativos e indicadores del interés de dicha investigación. En definitiva, aquellos que pueden tener algún interés para el conjunto de las ciudades.

2.1. Representación gráfica de los resultados más significativos y generales

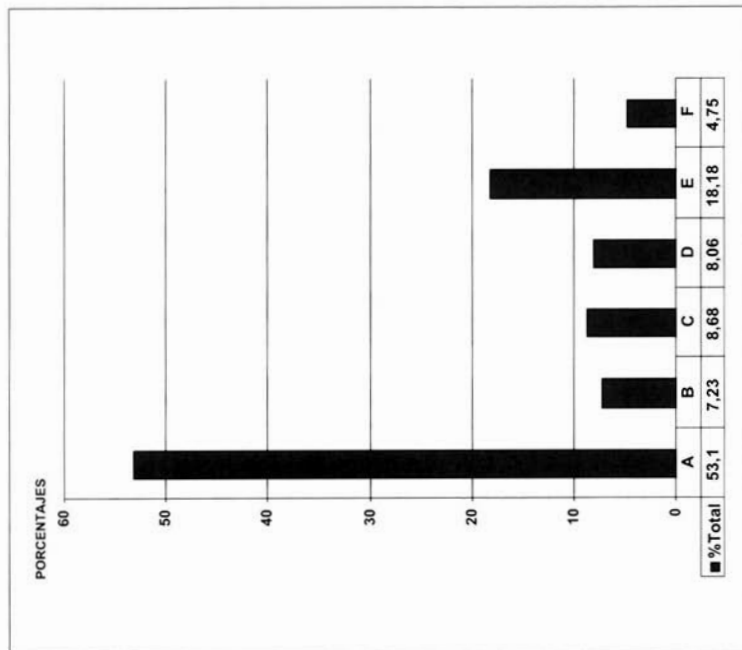


2. APORTE SOLUCIONES AL PROBLEMA DEL APARCAMIENTO



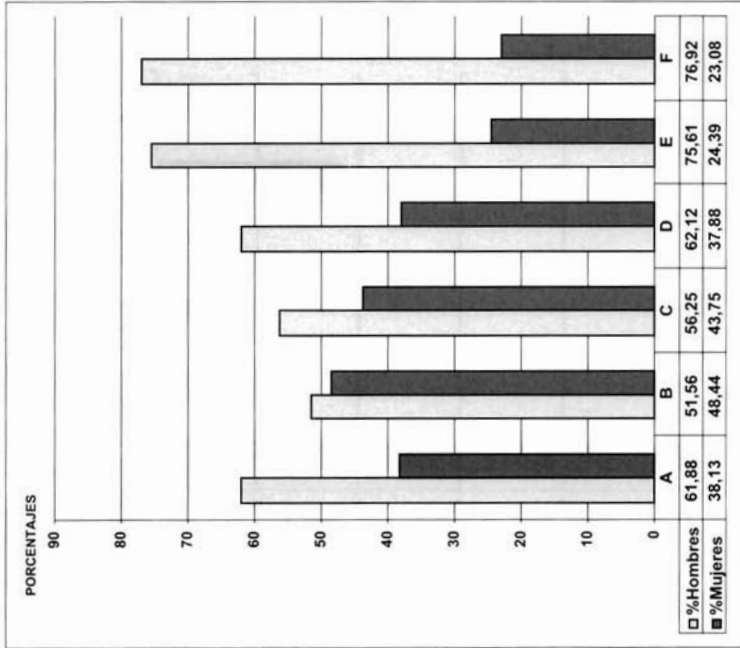
- A MAS APARCAMIENTOS
- B NO UTILIZAR EL VEHICULO
- C MENTALIZAR
- D APARCAMIENTO GRATUITO
- E TRANSPORTE PÚBLICO
- F MENOS RESTRICCIONES
- G MULTAS
- H SEÑALIZACIONES
- I DOTAR EDIFICIOS CON PARKING
- J SOLO PARA VECINOS
- K PARKING DISJASORIO
- L IGNORA

3. EXPRESA SU OPINIÓN ACERCA DE LA LIMPIEZA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO



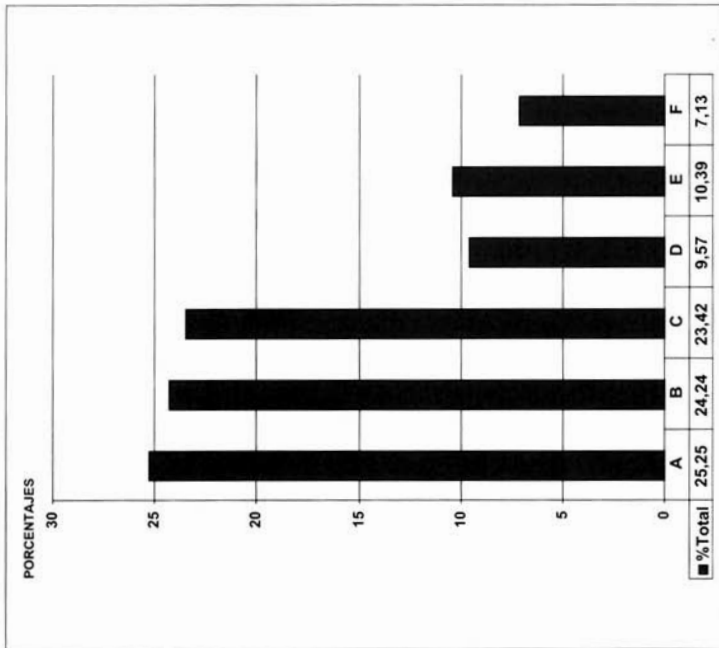
- A BUENA
- B MALA
- C MEJORABLE
- D REGULAR
- E NO UTILIZA
- F IGNORA

5 EXPRESA SU OPINIÓN ACERCA DE LA RAPIDEZ DEL TRANSPORTE PÚBLICO



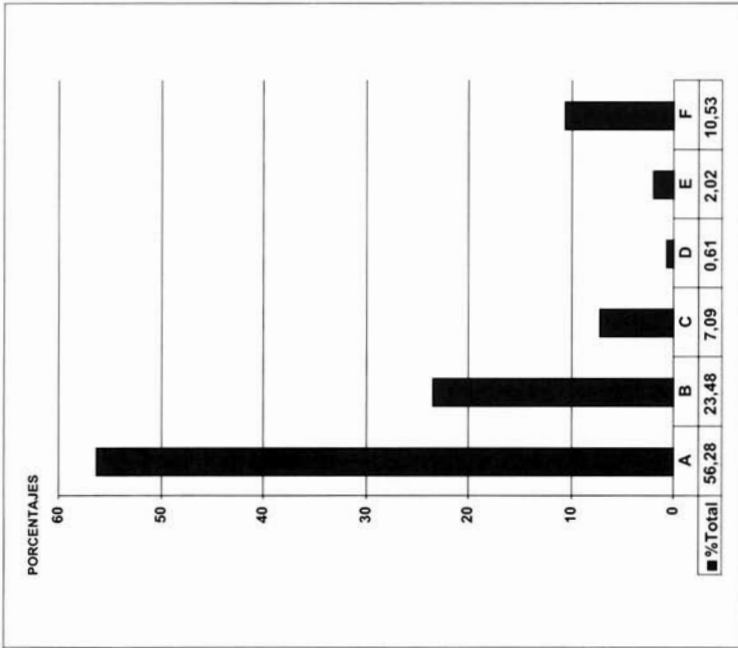
- A BUENA
- B MALA
- C MEJORABLE
- D REGULAR
- E NO UTILIZA
- F IGNORA

4 EXPRESA SU OPINIÓN ACERCA DE LA FRECUENCIA EN EL RECORRIDO DEL TRANSPORTE PÚBLICO



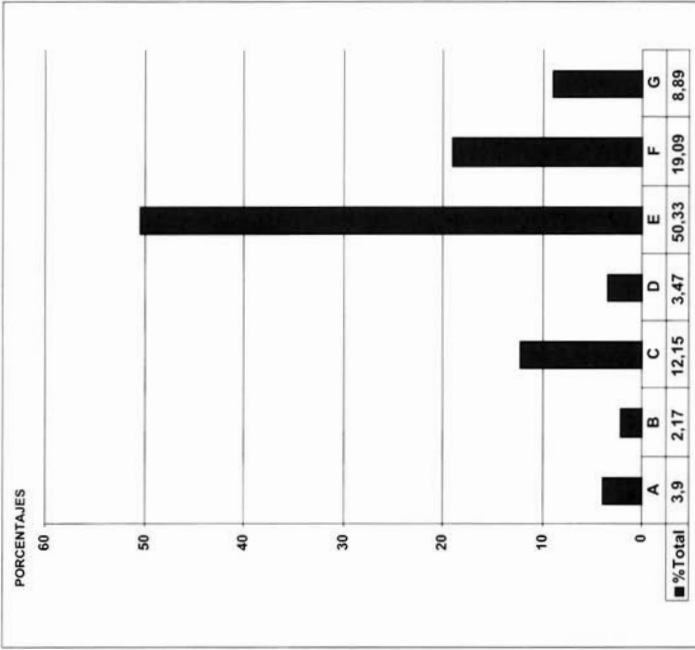
- A BUENA
- B MALA
- C MEJORABLE
- D REGULAR
- E NO UTILIZA
- F IGNORA

6 EXPRESA SU OPINIÓN ACERCA DEL PRECIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO



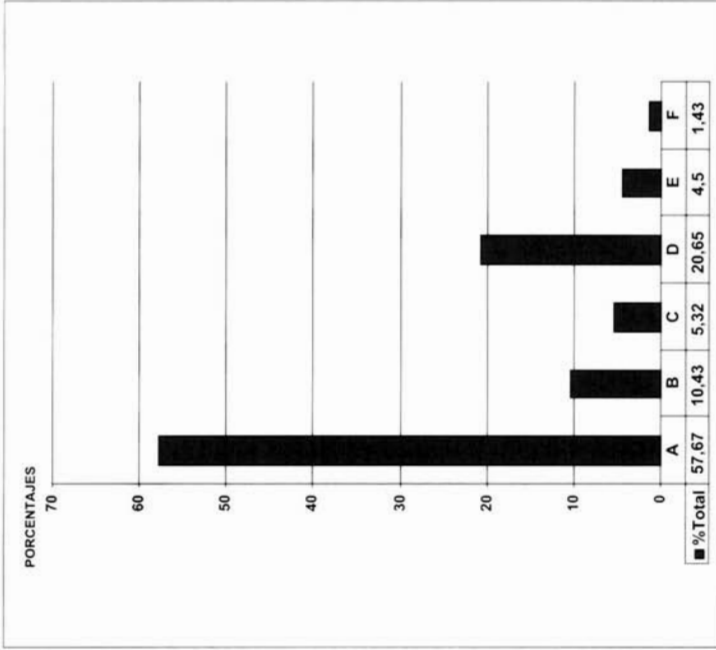
- A CARO
- B NORMAL
- C SE DEBE ABARATAR
- D DEBERÍA SER GRATUITO
- E CON MÁS SUBVENCIÓN
- F IGNORA/NO UTILIZA

7 EXPRESA SU OPINIÓN ACERCA DE LA DISTRIBUCIÓN DE LAS PARADAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

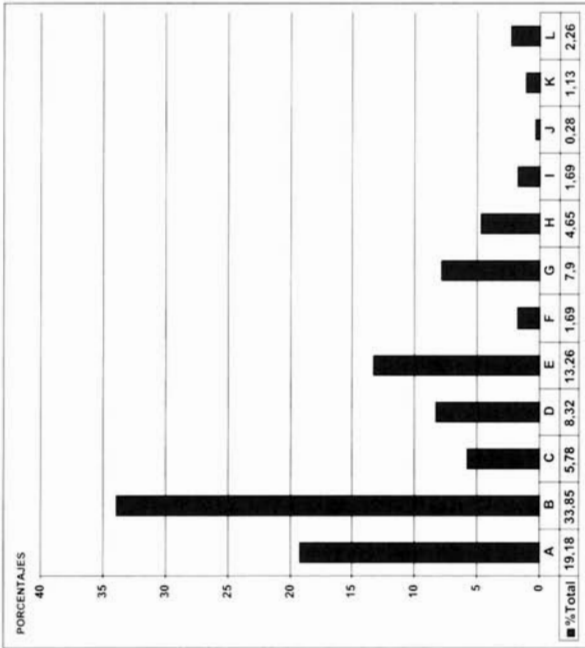


- A MÁS SEPARADAS
- B MÁS JUNTAS
- C INSUFICIENTES
- D DEMASIADAS
- E NO UTILIZA
- F SUFICIENTES
- G MALA DISTRIBUCIÓN

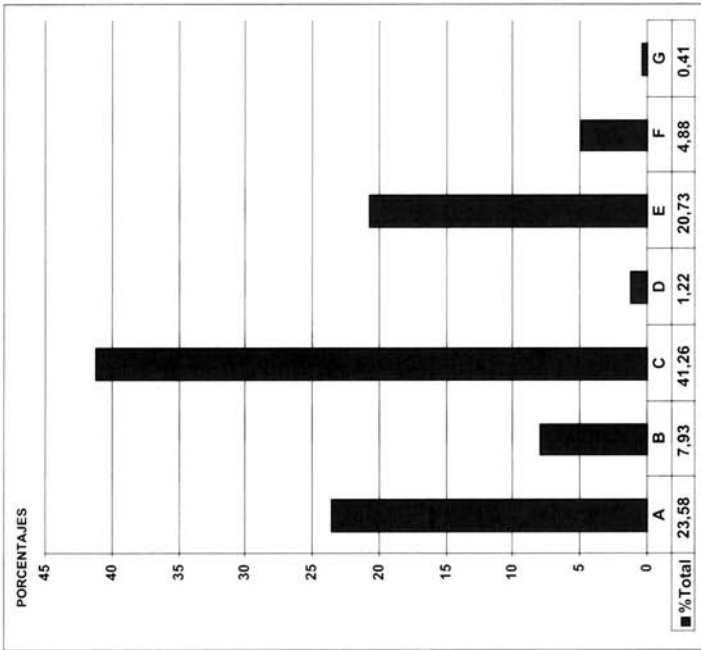
9 ¿QUÉ JUICIO LE MERECE LA POLÍTICA DE RESTRINGIR EL TRÁFICO EN FAVOR DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y LA PEATONIZACIÓN?



8 ¿QUÉ MEDIDAS TOMARÍAS PARA POTENCIAR LA UTILIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO?

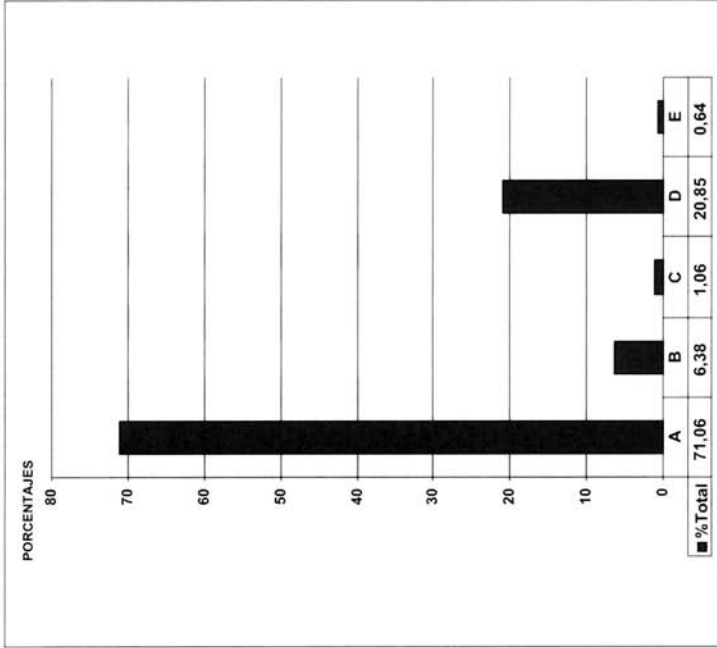


10 RAZONE EL JUICIO QUE LE MERECE LA POLÍTICA DE GANAR ESPACIOS DE CALLES Y PLAZAS PARA PEATONES Y PASEANTES



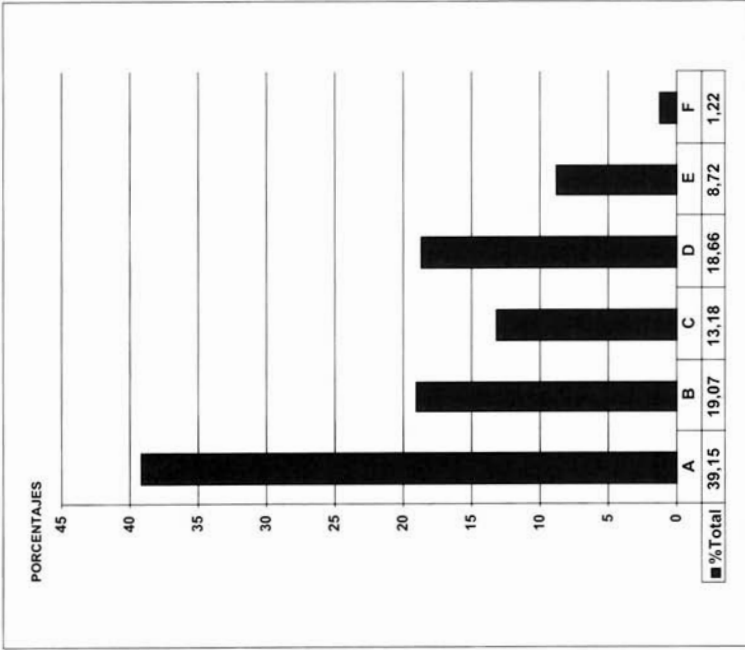
- A NECESARIA
- B POSITIVO PARA EL PEATÓN, NEGATIVO PARA EL TRAFICO
- C BUENA
- D SE DEBE INCREMENTAR
- E SI, PERO...
- F MALO
- G IGNORA

11 EXPRESE SU OPINIÓN SOBRE LAS MEDIDAS DEL TIPO DE AMPLIAR ACERAS, COLOCAR ÁRBOLES, MEJORAR LOS PASOS DE PEATONES, INSTALAR CARRIL-BICI, ETC. PARA MEJORAR LOS ITINERARIOS PEATONALES



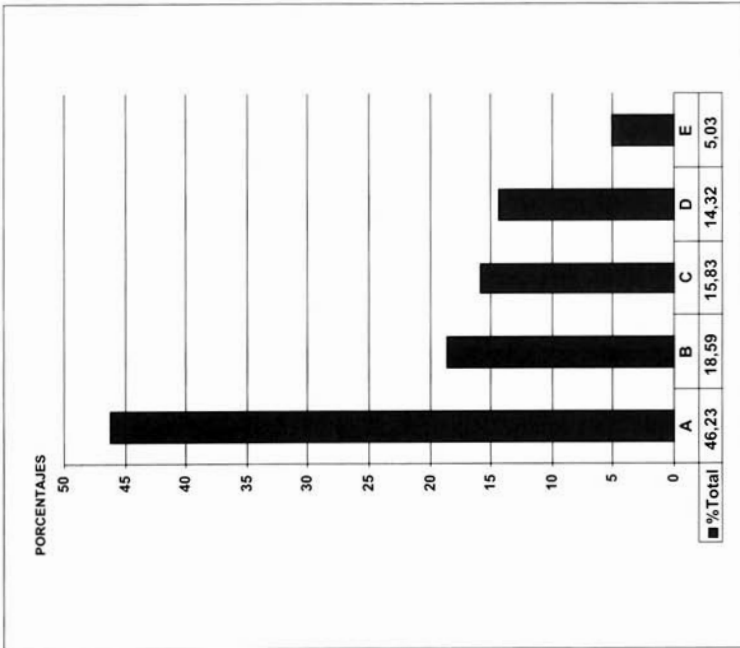
- A POSITIVA
- B NEGATIVA
- C ACCEPTABLE
- D SI, PERO...
- E IGNORA

13 RAZONE EL GRADO DE EFICACIA QUE LE CONCEDE A LA O.R.A.



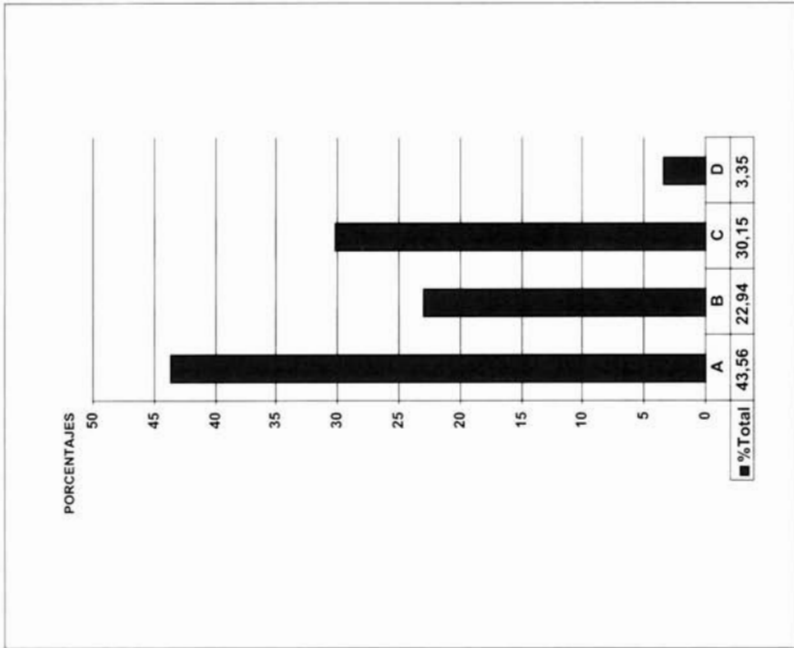
- A BUENO
- B MALO
- C INEFICAZ
- D UN IMPUESTO MÁS
- E SI, PERO...
- F IGNORA

12 RAZONE EL GRADO DE EFICACIA QUE LE CONCEDE A LOS APARCAMIENTOS DISUASORIOS

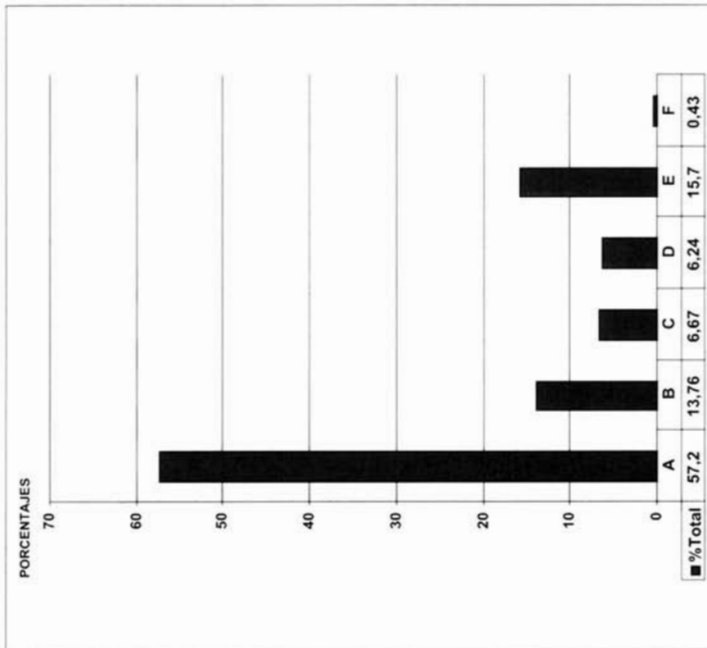


- A BUENO
- B MALO
- C REGULAR
- D SI, PERO...
- E IGNORA

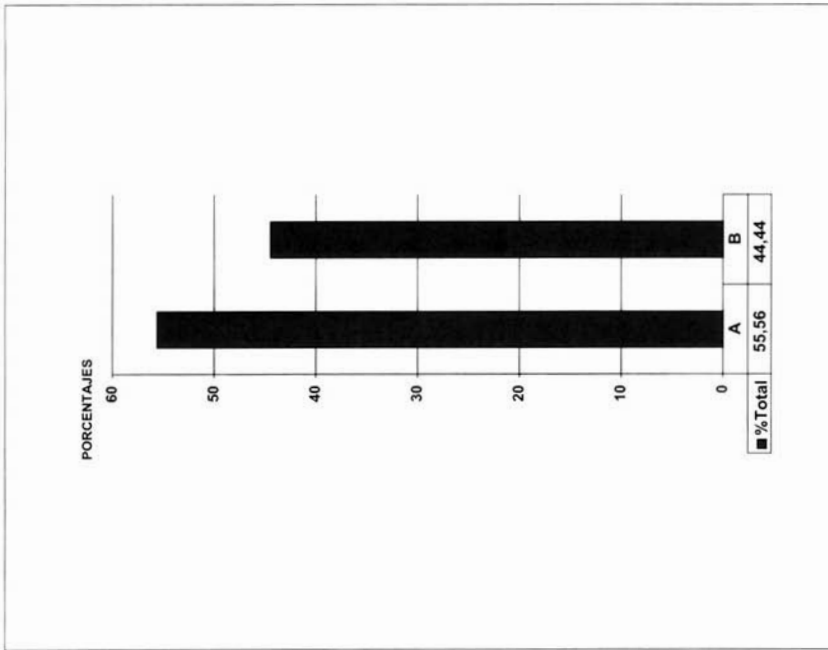
15 DESCRIBA EL ITINERARIO QUE SIGUE EN SU RECORRIDO PRINCIPAL



14 JUZGUE LA SIGUIENTE EXPRESIÓN «EL CENTRO DE LA CIUDAD PARA SOBREVIVIR DEBE RESTRINGIR EL ACCESO DEL AUTOMÓVIL Y POTENCIAR EL TRANSPORTE PÚBLICO»

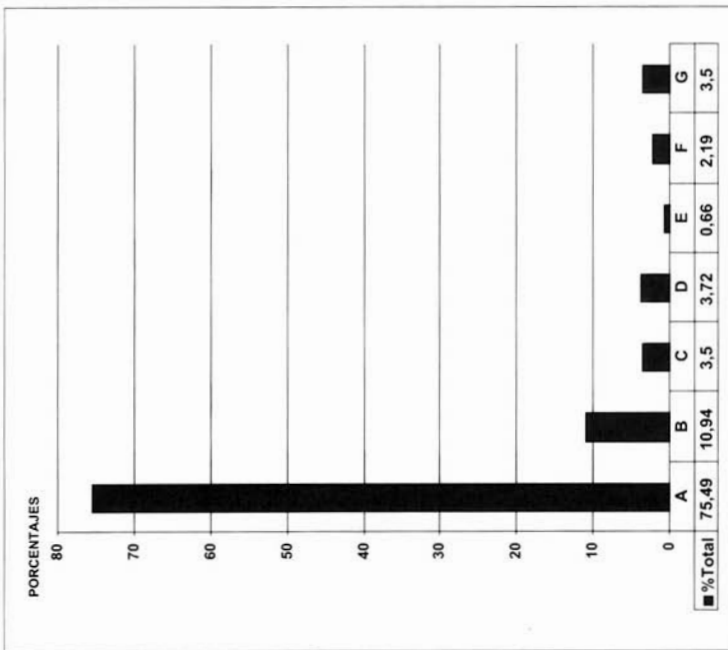


17 ¿VIAJA SOLO/A O ACOMPAÑADO?



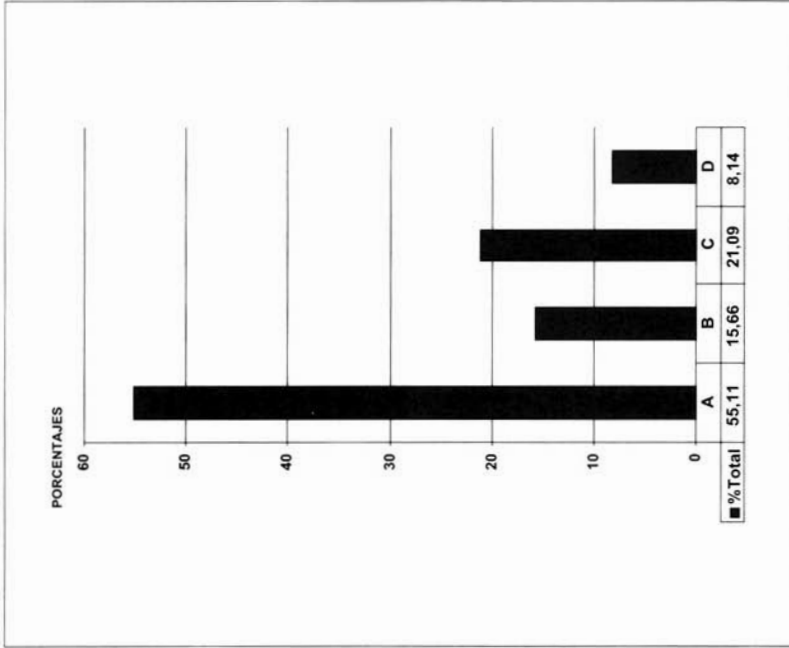
A SOLO/A
B ACOMPAÑADO/A

16 MOTIVO DE ESTE ITINERARIO



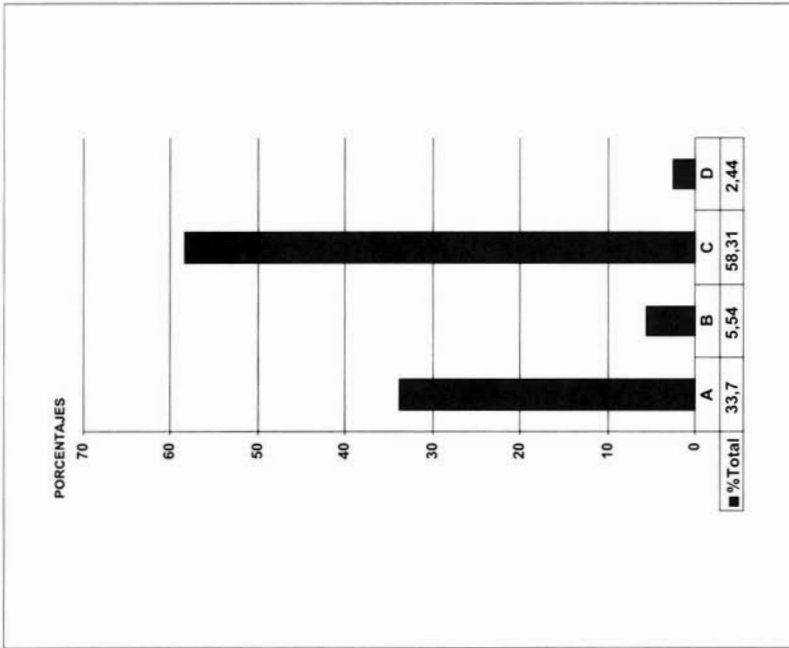
A TRABAJO
B ESTUDIOS
C COMPRAS
D ASUNTOS DIVERSOS
E MEDICO SINGULAR
F OCIO
G COLEGIO NIÑOS

19 TIPO DE APARCAMIENTO QUE UTILIZA EN DESTINO



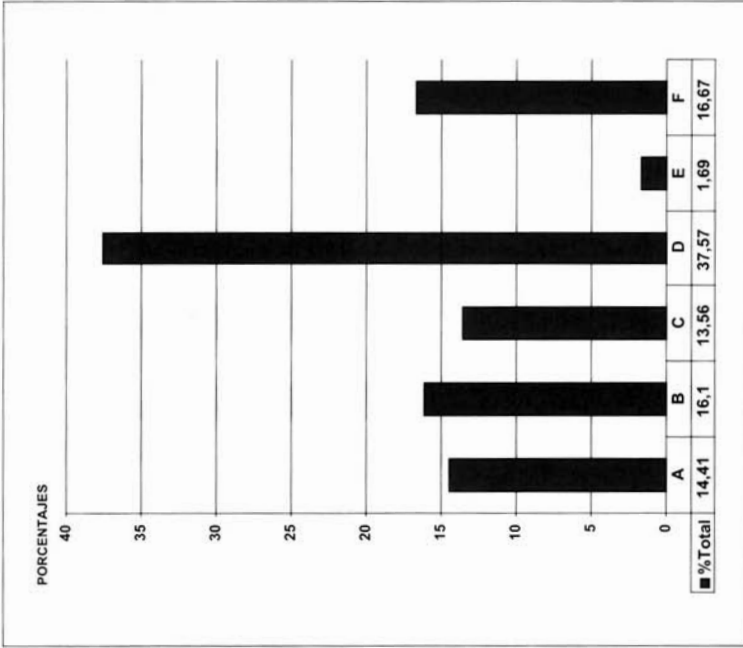
A CALLE
 B PÚBLICO
 C PRIVADO
 D O.R.A.

18 TIPO DE APARCAMIENTO QUE UTILIZA EN ORIGEN



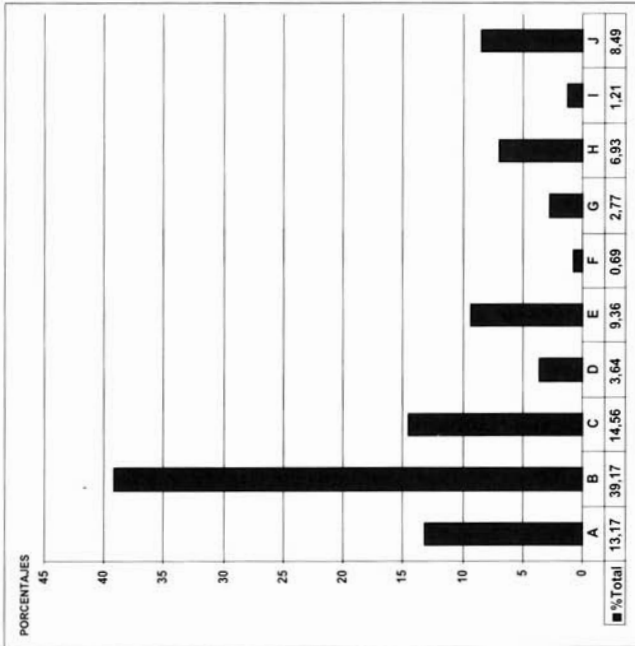
A CALLE
 B PÚBLICO
 C PRIVADO
 D O.R.A.

21 APORTE SOLUCIONES A LOS PROBLEMAS CITADOS



- A NINGUNA
- B AMPLIACION DE VIALES
- C MEJORAR LA SEÑALIZACIÓN
- D MEDIDAS DE POLICIA URBANA
- E CARRIL BUS
- F TRANSPORTE PÚBLICO

20 CITE LOS PROBLEMAS DEBIDOS AL TRÁFICO QUE SOPORTA EN ESE DESPLAZAMIENTO



- A NINGUNO
- B ATASCOS
- C SEÑALIZACIONES NO ADECUADAS
- D OBRAS
- E FALTA DE RESPETO AL CÓDIGO DE LA CIRCULACIÓN
- F CORTES DEL TRAFICO
- G SENTIDO DEL TRAFICO
- H HORAS PUNTA
- I PROBLEMAS MEDIOAMBIENTALES
- J FALTA DE APARCAMIENTO