



Revista de Estudios Andaluces (REA)

e-ISSN: 2340-2776.

REA Núm. 36 (2018). <http://dx.doi.org/10.12795/rea.2018.i36>

La Ciudad de Murcia a través del Análisis Propuesto por la Geografía de la Percepción y del Comportamiento: Una Dialéctica entre el Espacio Racional y el Emocional

The City of Murcia through the Analysis Proposed by the Geography of Perception and Behavior: A Dialectic between Rational and Emotional Space

Francisco José Morales-Yago 

Universidad Nacional de Educación a Distancia
fjmorales@geo.uned.es

María Luisa de Lázaro y Torres 

Universidad Nacional de Educación a Distancia
mllazaro@geo.uned.es

Formato de cita / Citation: Morales-Yago, Francisco José y De Lázaro y Torres, María Luisa (2018). La Ciudad de Murcia a través del Análisis Propuesto por la Geografía de la Percepción y del Comportamiento: Una Dialéctica entre el Espacio Racional y el Emocional. *Revista de Estudios Andaluces*, núm. 36, 26- 54.

<http://dx.doi.org/10.12795/rea.2018.i36.02>

Enlace artículo/to link to this article: <http://dx.doi.org/10.12795/rea.2018.i36.02>



Esta obra se distribuye con la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0.)

<http://editorial.us.es/es/revista-de-estudios-andaluces>

<https://revistascientificas.us.es/index.php/REA>

La Ciudad de Murcia a través del Análisis Propuesto por la Geografía de la Percepción y del Comportamiento: Una Dialéctica entre el Espacio Racional y el Emocional

The City of Murcia through the Analysis Proposed by the Geography of Perception and Behavior: A Dialectic between Rational and Emotional Space

Francisco José Morales-Yago

Universidad Nacional de Educación a Distancia

fjmorales@geo.uned.es

María Luisa de Lázaro y Torres

Universidad Nacional de Educación a Distancia

mllazaro@geo.uned.es

Recibido: 01 de marzo, 2018

Revisado: 15 de mayo, 2018

Aceptado: 16 de mayo, 2018

Resumen

El análisis y utilización del espacio interior de la ciudad, está condicionado no sólo por factores económicos y sociales, sino también por las imágenes o representaciones mentales que las personas se hacen de los lugares en los que viven o conocen a través de las fuentes de información que existen. Las imágenes mentales están influenciadas por los caminos que se emplean en los desplazamientos, los lugares frecuentados y los sentimientos de identificación o rechazo con el espacio objeto de uso cotidiano.

Se presentan los resultados de una muestra significativa de encuestas (M=215) y de los mapas mentales elaborados para conocer la percepción de la ciudad de Murcia por sus habitantes. A partir de los resultados, se buscarán propuestas de mejora que contribuyan al crecimiento armónico y sostenible de la ciudad, corrigiendo deficiencias palpables que puedan alterar la calidad de vida en ella.

Palabras clave: Murcia, Geografía del Comportamiento y de la Percepción, imágenes mentales, urbanismo, ordenación del territorio.

Abstract

The analysis and use of the interior space of the city is conditioned not only by economic and social factors, but also by the images or mental representations that people make of the places where they live or know through sources of information that exist. Mental imagery is influenced by the paths used in the journeys, the places that are frequented and the feelings of identification or rejection with the space object of daily use.

Revista de Estudios Andaluces, núm. 36 (2018) pp. 26-54. e-ISSN: 2340-2776

<http://dx.doi.org/10.12795/rea.2018.i36.02>



Esta obra se distribuye con la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0.)

We present the results of a significant sample of surveys (M = 215) and of the mental maps elaborated to know the perception of the city of Murcia by its inhabitants. Based on the results, proposals will be sought for improvement that contribute to the harmonious and sustainable growth of the city, correcting palpable deficiencies that may alter the quality of life in it.

Keywords: Murcia, Behavioral Geography and Perception, mental images, town planning, land management.



1. INTRODUCCIÓN

La geografía, es una ciencia basada en el análisis y valoración de los problemas relacionados con el espacio y la organización que hace del mismo los seres humanos, también en el estudio de la manera subjetiva en como vemos el mundo y cómo ésta visión incide en nuestro comportamiento espacial. Este enfoque interpreta que la utilización del espacio está condicionada no sólo por factores económicos y sociales, sino también por factores provenientes de la interioridad de las personas, precisamente la Geografía del Comportamiento y la Percepción influenciada en su planteamiento epistemológico se interesa cada vez más por las imágenes mentales de las personas, derivadas de los caminos que emplean en los desplazamientos y los lugares que frecuentan, lo que se sintetiza en los sentimientos de identificación o rechazo con el territorio.

En este contexto de pensamiento geográfico, apareció la influencia de los planteamientos de la Escuela de Chicago sobre urbanismo, señalando a Kevin Lynch y su obra "The image of City" (1960), y más tarde, Antoine Bailly (1974). Ambos mostraron la geografía de la percepción como "la disciplina que acepta los razonamientos dialécticos y el papel de los mediadores sociales". Se llevó a cabo una importante crítica a los planteamientos positivistas, demostrando falta de rigor en los modelos teóricos de la geografía analítica, considerando que la visión que los cuantitativos tienen de la realidad espacial es muy limitada y está sujeta a formas de interpretación neopositivistas excesivamente rígidas; las cuales, si bien son válidas para el tratamiento de las ciencias experimentales, resultaban claramente insuficientes para el alcance de la ciencia geográfica (Marrón, 1999). De hecho, Wolpert (1964), mencionó el comportamiento humano como un hecho individual, nunca colectivo, apareciendo una corriente de pensamiento dedicada a la problemática social y hacia temáticas relacionadas con la ordenación y planificación territorial desde un análisis preferente por los temas relacionados con el espacio vivido. El planteamiento teórico de esa tendencia se basó en admitir que los seres humanos acumulan una serie de imágenes en su mente, que puede dar lugar a la realización de mapas "mentales" individuales y colectivos, lo que significaría abrir una nueva "cartografía" entre el mundo real y la conducta humana con resultados significativos.

El objeto de estudio de la Geografía de la Percepción se ha centrado en el análisis de lo subjetivo, y para ello, las principales técnicas utilizadas han sido la encuesta, el mapa mental, la entrevista y el análisis complementario de otras fuentes de datos (Morales, 2015). Estébanez (1979) señaló que los estudios de la percepción, por su complejidad, debían ser claramente interdisciplinares ya que medir las imágenes, en este caso de la ciudad, podía caer en el peligro de manipulaciones según la ideología e intereses del grupo o persona que realizase el trabajo.

Reques y Boira (1992) lamentaron la falta de criterios metodológicos homogéneos en el conjunto nacional, incidiendo en la individualidad de los trabajos según el espacio estudiado y abogando por una mayor concreción en la aplicación de métodos y técnicas que ayudasen a enriquecer el estudio del espacio subjetivo de las ciudades, considerando que todo estudio del espacio geográfico debe tener como elemento nuclear la acción humana y su relación con el medio que le rodea (Gutiérrez y Peña, 1996).



En diferentes trabajos de Boira, principalmente en los publicados entre 1997 y 2008, se desarrolló un planteamiento que permitió avanzar en la geografía de la percepción, como un instrumento más en el planeamiento urbano y la ordenación territorial, dirección seguida por otros autores (Vara, 2010a y De Castro, 2005), que señalaron “la falta de atención por parte de los técnicos en el diseño de las ciudades en relación a la participación activa de los distintos colectivos ciudadanos”, echando en falta una reflexión y análisis sobre el espacio subjetivo, tanto en su aspecto didáctico (conocer y enseñar la ciudad), como en el planeamiento urbano y territorial, así Millán (2004), extendió la utilidad de la Geografía de la Percepción más allá del análisis urbano, al desarrollo rural.

En la realización de nuestro trabajo, siguiendo a De Castro (1995,1999 y 2005) se proponen dos instrumentos de trabajo: la construcción de mapas mentales y cognitivos, resaltando que la Geografía Comportamental es una ciencia explicativa que pone al descubierto ciertos mecanismos de conducta que no cabe dudas servirán en la planificación y ordenación del territorio. En la construcción de mapas se trabaja el desplazamiento, eliminando el riesgo de perdernos en diversidad urbana y en los entornos habituales de desplazamiento (Boira, 1998).

Otros trabajos valoran positivamente la Geografía de la Percepción como herramienta que permite conocer la imagen subjetiva del espacio y la interacción en el mismo (Reques, 2006) incluso se destaca como imprescindible para la explicación objetiva del espacio tener en cuenta “ciertas características del comportamiento ciudadano” (Somoza, 2006).

La realización de mapas cognitivos o mentales, encuestas o entrevistas y el análisis de textos, como medio de conocimiento del objeto de las percepciones espaciales, son métodos de uso generalizado en la Geografía de la Percepción (Vara 2008, 2010b), de hecho, los emplearemos en este estudio sobre la ciudad de Murcia con el objetivo de buscar la imagen de la ciudad que perciben y dibujan sus habitantes, fruto de la percepción mental de los espacios emocionales y vivenciales de esta ciudad.

Comparando el grado de coincidencia con otros métodos aplicados en el trascurso de este trabajo adentrándonos en la reflexión sobre la sostenibilidad y el futuro de la ciudad de Murcia, una núcleo poblacional de tipo medio asentado en un espacio llano a una altitud media de algo más de cincuenta metros sobre el nivel del mar, que forma parte de la fértil Vega media del río Segura, emplazamiento que ha incidido directamente en la configuración urbana, el diseño de los barrios y demás características morfológicas, de hecho el eje del río Segura ha dado origen en ambos márgenes a una configuración diferenciada, destacando entre los barrios del norte el trazado medieval o casco antiguo en el que se ubican de los principales monumentos de la ciudad y una importante oferta comercial y gastronómica, mientras que los barrios de la margen del sur del río Segura son más recientes cronológicamente y ofrecen una oferta residencial amplia a costes de precio de la vivienda más moderados, aunque las mayores desarrollos urbanos de la ciudad se han producido en la periferia norte, tanto a nivel residencial como en el aspecto comercial debido a la aparición de varios centros comerciales y deportivos (Nueva Condomina, Thader, El Tiro o Las Norias).



Mapa 1. Plano de localización y emplazamiento de la ciudad de Murcia.



Fuente: Iberpix 4, Instituto Geográfico Nacional (IGN).

Tras esta breve presentación de la ciudad de Murcia, se exponen las bases que sustentan la metodología seguida (epígrafe 2), se desarrolla cada aspecto metodológico señalado (epígrafe 3) y los resultados obtenidos en relación al estado de la propia ciudad (epígrafe 4) para completarlos con otros aspectos relevantes: elementos estructurales de la ciudad; qué se echaría en falta en caso de tener que abandonar la misma, lugares a mostrar, en caso de tener que enseñar la ciudad a potenciales visitantes, la utilización del centro urbano en referencia al casco histórico de Murcia, la movilidad y el transporte, y el sentido emocional de los lugares o espacios que componen el conjunto de una ciudad rica en contrastes. Terminamos este trabajo con algunas aportaciones que se deducen de las percepciones de los estudiantes universitarios para la mejora de la ciudad, conclusiones y bibliografía.

2. METODOLOGÍA DE TRABAJO

La metodología seguida emplea los tres enfoques o perspectivas en la percepción del espacio señalados por Zárata y Rubio (2011:71-79): enfoque visual, protagonizado por la observación y descripción; enfoque valorativo y preferencial, en el que el sujeto analiza y evalúa; y un tercer enfoque, centrado en los sentimientos que un espacio despierta en los individuos, que se conoce como el sentido del lugar. Todo ello terminará condicionando el comportamiento (acción-decisión) de los individuos.

El enfoque visual ha sido el primer enfoque aportado siguiendo a Lynch (1960) y sus estudios en el análisis de la calidad visual de tres ciudades estadounidenses: Jersey, Boston y Los Ángeles basado en el trabajo de campo, las encuestas obtenidas sobre esquemas gráficos y las descripciones verbales. Con ello realizó una selección de determinados componentes o elementos en los que

Revista de Estudios Andaluces, núm. 36 (2018) pp. 26-54. e-ISSN: 2340-2776

<http://dx.doi.org/10.12795/rea.2018.i36.02>



Esta obra se distribuye con la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0.)

consideraba que las personas estructuran y recuerdan el paisaje urbano. La combinación de estos elementos determina la mayor o menor legibilidad de la ciudad y su mayor o menor imaginabilidad, que es la propiedad del paisaje urbano de evocar imágenes más o menos nítidas en la mayoría de los observadores. Por lo tanto, la mayor representación de una ciudad permite que el observador la recuerde y evoque con facilidad y pueda reproducir en la mente imágenes muy plásticas de la misma.

Lynch (1960) señaló que la imagen mental del paisaje urbano estaba formada por al menos cinco elementos estructurales: hitos, nodos, sendas o vías, bordes o límites y distritos o barrios. Los hitos, son elementos del paisaje urbano que la mayoría de sus habitantes utilizan como puntos de referencia y guía: la torre de una iglesia, el ayuntamiento, un monumento; Los nodos, son puntos estratégicos de la ciudad, lugares de confluencia de circulación o de ruptura de transporte, como plazas, puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril o de autobuses que, a menudo, concentran actividades centrales de la ciudad y encierran valores simbólicos y representativos de la ciudad o barrio; Las sendas son las vías o caminos seguidas por cualquier individuo normalmente, ocasionalmente o potencialmente en su deambular por la ciudad, calles, canales o vías de ferrocarril. Los bordes, son los elementos que separan espacios diferenciados morfológica o socialmente, como límites materiales (líneas de ferrocarril, murallas, ríos, frentes de costa), usos distintos del suelo, o límites percibidos, como áreas residenciales de determinadas características sociales o zonas de miedo. Y los barrios son áreas urbanas que los ciudadanos perciben como espacios bien diferenciados de otros por razones de tipo administrativo o por las características de su morfología, significado funcional y composición de su población.

Esta clasificación de elementos fue simplificada por Pococky Hudson (1978), que la reducen a tres tipos de elementos: aspectos puntuales, lineales y áreas. Lo que enlaza con el modelo vectorial que emplean hoy los Sistemas de Información Geográfica en el análisis territorial. Ambas posiciones pueden ser contempladas en el cuadro 1.

Cuadro 1. Aspectos estructurales de la imagen urbana.

Puntuales		Lineales		Áreas	
Hitos	Edificios eclesiásticos, históricos, cívicos, educativos, sociales, comerciales, de negocio, transporte	Sendas	Calles, Ríos, Viaductos, Puentes, Movimientos.	Barrios	Distritos Espacios abiertos
Nodos	Cruces de caminos Estación de tren, bus	Bordes	Carril bici Redes de ferrocarril		

Fuente: Elaboración a partir de los trabajos de Pocock, D. y Hudson, R. (1978).

Este enfoque visual, se obtendrá del análisis de los mapas mentales realizados por los estudiantes universitarios que viven en Murcia. Se solicitó que dibujaran un mapa de la ciudad, señalando los barrios y el mayor número de elementos visibles que recordaran en su interior y que pudieran servir como referencia de orientación para cualquier individuo que no conociera la ciudad y fuera a visitarla por primera vez. De estos mapas mentales se extraen los elementos que estructuran el

Revista de Estudios Andaluces, núm. 36 (2018) pp. 26-54. e-ISSN: 2340-2776

<http://dx.doi.org/10.12795/rea.2018.i36.02>



Esta obra se distribuye con la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0.)

paisaje según Lynch y que otros autores han aplicado a otras ciudades, como Segovia (Bosque y García Ballesteros, 1989), Burdeos (Escobar, 1992) o Yecla y Valencia, (Autor, 2012 y 2015). De hecho, estos últimos trabajos han servido como herramienta metodológica de aplicabilidad idónea para el caso de Murcia, ya que anteriormente fueron aplicados en Yecla (Murcia) y Valencia con una alta fiabilidad y resultados significativos.

Los resultados para la ciudad de Murcia de este primer enfoque se muestran en el epígrafe “Mapas mentales: el espacio percibido”. El segundo enfoque, considera los aspectos preferenciales (Zárate, 1986), que hacen referencia a la dimensión apreciativa de la imagen, con vistas al comportamiento y a la toma de decisiones. Para ello se utilizó un cuestionario (anexo I), que permitió complementar y contrastar algunos objetivos y resultados anteriormente obtenidos, como el de analizar la imagen mental del conjunto urbano y de manera especial el “centro”. Para su elaboración se manejaron otros cuestionarios similares (Carrera *et al.*, 1988; Lázaro, 1990) y se emplea la escala ordinal, considerada muy práctica por Gould y White (1974), aplicada a los lugares o elementos seleccionados por los individuos, en una escala de 1-5, en donde 1 sería lo mínimo y 5 lo máximo. El último enfoque considera los sentimientos que un espacio evoca entre los ciudadanos que lo viven en el día a día.

3. RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE LA CIUDAD A TRAVÉS DE LA PERCEPCIÓN DE SUS HABITANTES

3.1. MAPAS MENTALES: COMO PLASMACIÓN DEL ESPACIO PERCIBIDO DE FORMA VISUAL

El planteamiento teórico de la Geografía de la Percepción y del Comportamiento, se basa en admitir que los seres humanos acumulan una serie de imágenes en su mente, existiendo la posibilidad de medirlas o cuantificarlas. Las imágenes ayudan a confeccionar el mapa mental de cada individuo, y a interpretarlo. Los mapas mentales dibujados por alumnado universitario, objeto de nuestro estudio, fueron primero realizados de forma individual, y después en grupos de ocho personas donde deberían acordar los elementos más destacables, de esta forma obtendríamos la forma urbana de la ciudad y los principales elementos que la componen (mapas 2 y 3).

Las principales “sendas” de la ciudad, los bordes más significativos y los hitos más conocidos por este colectivo de estudiantes universitarios: la “Gran Vía” o el cauce del río Segura son elementos destacados en el mapa 3. De los mapas mentales elaborados hemos obtenido los elementos más sobresalientes (cuadro 2) siguiendo el planteamiento de Lynch y otras aportaciones posteriores (De Castro, 2005).

Se observa en el mapa 2 cómo se delimitan de forma muy significativa las principales sendas, nodos e hitos de Murcia. También se identifica, en el conjunto urbano, el casco histórico y otros espacios que forman parte de la memoria colectiva de los ciudadanos. Se observan bordes, como el río Segura o las principales rondas de tráfico rodado que bordean la ciudad. También hitos como la Catedral, el Ayuntamiento o la plaza de Las Flores. Como nodos más importantes aparecen la Plaza Circular, la Estación de autobuses o la Plaza de La Fuensanta, en donde confluyen una serie de calles de primer orden como la Gran Vía, Avenida de La Libertad, Jaime I o Avda. La Constitución. Se exponen a continuación los elementos estructurales de la ciudad que señalaron los encuestados.

Revista de Estudios Andaluces, núm. 36 (2018) pp. 26-54. e-ISSN: 2340-2776

<http://dx.doi.org/10.12795/rea.2018.i36.02>



Esta obra se distribuye con la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0.)

Fotografía 1. Puente viejo sobre el río.



Fuente: Los autores (2018)

Fotografía 2. Edificios en Gran Vía.



Fuente: Los autores (2018).

Cuadro 2. Relación de los elementos más destacados en Murcia.

Hitos	Nodos	Sendas	Bordes
-Catedral y Torre de la Catedral	-Plazas Santo Domingo, Romea, Las Flores o Apóstoles	-Gran Vía	-Ronda Sur
-Plaza de Toros	-Ayuntamiento, Plazas de la Redonda, Diez de Revenga, Juan XXIII	-Paseo Alfonso X	-Río Segura
-Ayuntamiento y Glorieta	-Hospital Morales Meseguer	-Platería	- Trazado ferroviario (El Carmen)
-Palacio Almuadí	-Vieja Condomina	-Trapería	-Malecón
-Mercado Verónicas	-Universidad La Merced	-Alejandro Seiquer (Correos)	-Ronda de San Antón y Garay
-Puentes sobre el cauce del Segura	-Estación del Carmen	-Avenida de la Fama	
-San Esteban	-Estación autobuses	-Avda. La Libertad	
-Las Claras	-Jardines de Floridablanca, La Pólvara	-Avda. Juan de Borbón	
-Teatro Romea	-El Rollo	-Avda. Juan Carlos I, Ronda Norte y Levante	
-Casino		-Avda. Floridablanca	
-Torres Azules		-Calle Cartagena	
-Torre Godoy			

Fuente: Elaboración propia.

Los hitos son elementos del paisaje urbano, en este caso de la ciudad de Murcia, que la mayoría de sus habitantes utilizan como puntos de referencia y guía. En primer lugar, estarían una gran variedad de edificios singulares (figura 1) como la Catedral, el Muralla de Verónicas, el Casino o el Teatro Romea, integrados en el espacio central de la ciudad, que coincide con el casco histórico. Esta zona cuenta con servicios variados de restauración, ocio o comercio.



Mapa 2. Mapa mental de Murcia (2018).



Fuente: Alumnos universitarios de Murcia.

Mapa 3. Mapa mental de Murcia (2018).



Fuente: Alumnos universitarios de Murcia.



Fotografía 3. Catedral de Murcia.



Fotografía 4. Real Casino.



Fotografía 5. Plaza del Teatro Romea.

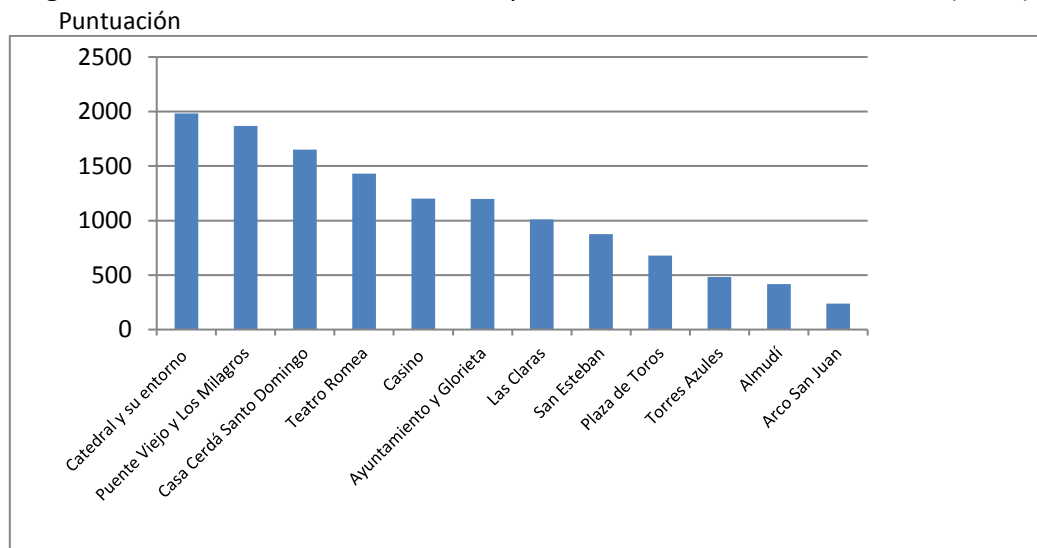


Fotografía 6. Muralla de Verónicas.



Fuente: Los autores (2018).

Figura 1. Hitos destacados en Murcia por los estudiantes universitarios (2018).



Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados obtenidos en las encuestas.



vertebradores de la misma, con un gran flujo de tráfico y paso obligado para los principales actos festivos de la ciudad (“El bando de la huerta” o “El entierro de la sardina”). Se trata de una calle abierta en los años 50 que seccionó el casco antiguo desde el río Segura hasta la plaza Circular (Figura 2) y supuso la fragmentación del plano medieval de la ciudad islámica. Hoy día es una de las principales vías de conexión interna de la ciudad entre la zona norte y el río Segura, siendo una de las calles más comerciales de Murcia y donde se alcanzan los mayores precios del suelo. Por ello afirma Chueca (1970) que sirvió para abrir el mayor espacio de especulación urbanística en la ciudad, puesto que se levantaron edificios de hasta veinte plantas y se instalaron los principales comercios y franquicias de la ciudad.

Fotografía 7. Vista parcial de la Gran Vía Escultor Francisco Salzillo (Murcia).



Fuente: Pinterest.

Como borde o límite presente en la memoria colectiva que separa espacios diferenciados morfológica o socialmente, observamos (mapas 5 y 6) la barrera psicológica del río Segura, incluido el Malecón del río como un espacio que delimita la ciudad de la extinta huerta, que todavía permanece. Divide el caso histórico de la ciudad y los barrios de la zona Norte respecto a los barrios del Carmen, Infante y pedanías del Sur. Esta barrera se une al casco histórico y a los “bordes” centrados principalmente en las Rondas de Levante y Norte, como veremos a continuación. A este borde, se añade el eje ferroviario que atraviesa el sur de la ciudad y divide la ciudad (barrio del Carmen) con otros espacios denominados “Pedanías” que tienen entidad propia, aunque pertenecen al Ayuntamiento de Murcia, como Santiago el Mayor, El Palmar o Puente Tocinos u otros municipios como Beniel o Alcantarilla.

El concepto de “barrio” está muy definido mediante una percepción clara de sus límites. Si bien, se detecta una identificación con el lugar en donde se vive o trabaja, especialmente cuando aparece una barrera física natural, cómo el cauce del río Segura, o artificial, como las vías del tren. Con una puntuación algo menor que la dedicada al casco histórico, aparece el recinto del Campus Universitario de la Merced y todo su entorno, con multitud de espacios de ocio (tascas). La zona cuenta con un gran número de viviendas de alquiler para estudiantes, con la consiguiente carga emocional que supone vivir en estas calles tan concurridas por un ambiente juvenil. Sorprende que en tercer lugar se valore un barrio de reciente creación como espacio dentro de la ciudad, de gran calidad ambiental y satisfactoria dotación de equipamientos básicos (centros docentes, de salud, e instalaciones deportivas, entre otros muchos). Se trata del barrio de La Flota, situado en la parte norte de la ciudad, y muy bien conectado con el centro por vías de gran capacidad (avenida de Don Juan de Borbón) y una línea de tranvía que va desde Nueva Condomina hasta Universidades.

Mapa 5. Principales hitos señalados por el alumnado universitario (colectivo grupo)



Fuente: Alumnos universitarios de Murcia (2018).

3.2. MAPAS PREFERENCIALES

Una vez hemos trabajado la aproximación visual, siguiendo a Lynch, pasamos a la aproximación valorativa y preferencial. Para llevar a cabo la elaboración de los mapas preferenciales, se dividió la ciudad en ocho distritos, que a su vez se subdividen en barrios (cuadro 3). En este caso no se trata de dibujar un mapa de conocimiento, sino que se le pide al sujeto una enumeración de barrios, señalando por orden de preferencia, de mayor a menor, la estimabilidad residencial de los barrios que más gustaban para vivir.

Del total de barrios seleccionados por cada persona encuestada consideramos los diez primeros clasificados por cada uno de ellos, dando una puntuación máxima de diez al barrio que figura en primer lugar de la lista, nueve al siguiente, y así sucesivamente. A partir de las puntuaciones obtenidas por los diez primeros barrios, una vez efectuada su suma, realizaremos un mapa topológico preferencial. Observamos como a través de los resultados de las encuestas, existen

grandes coincidencias en la estimabilidad residencial de muchos barrios, pero también aparecen importantes diferencias de percepción en función, sobre todo, de los lugares de residencia, de la distancia, de la experiencia personal, de la familiaridad con el medio, del contexto socio-familiar y de los estereotipos generados por el arte, la propaganda (Puche y Obiol, 2011) y los medios de comunicación de masas.

Cuadro 3. Relación de los distritos y barrios en Murcia.

Distrito	Habitantes (2017)	Barrios*
El Carmen	23.221	El Carmen, Buenos Aires y Nuestra Señora de la Fuensanta
Centro-Este	14.308	La Catedral, San Bartolomé, San Juan, San Lorenzo y Santa Eulalia
Centro-Oeste	19.255	San Antolín, San Nicolás, San Miguel, Santa Catalina y San Pedro
Este	14.933	La Fama, La Paz y Vistabella
La Flota-Vista Alegre	22.426	Vista Alegre y La Flota
Infante Juan Manuel	13.128	Infante Juan Manuel
Norte	20.835	El Ranero, San Andrés, San Antón y San Basilio
Sta. M. ^a de Gracia-San Antonio	12.439	Santa María de Gracia

*No aparecen los barrios de Espinardo, Santiago el Mayor, La Purísima-Barrionar y San Pío X por no pertenecer a ningún distrito de la ciudad. Son Juntas Municipales, como las pedanías del municipio.

Fuente: Ayuntamiento de Murcia: <http://murciaencifras.es/informacion-por-barrios>

El resultado de esta encuesta reflejó de forma muy clara las preferencias para vivir o los elementos del paisaje que más arraigo tienen en la mente de los estudiantes universitarios que viven en Murcia. De las 215 personas encuestadas, respondieron un total de 204, a los cuales otorgamos la posibilidad de puntuar cada espacio preferente. Cada participante dispuso de un total de cincuenta puntos, según el lugar preferente donde deseara vivir, sumados los resultados obtuvimos las puntuaciones. La ciudad quedó dividida en veinte espacios de los que agrupamos por proximidad algunos de ellos, por ejemplo, La Fama/Condomina o Vista Alegre/Juan Carlos I, por lo que centramos nuestro estudio en dieciséis unidades (mapa 6 y cuadro 4), que presentan similares características morfológicas.

Existe una preferencia por vivir en los barrios del ensanche (cuadro 4), que lógicamente son los mejor comunicados y mejor dotados en infraestructurales comerciales y culturales. Seguidos por el centro urbano, alcanzando la máxima puntuación los barrios que lo componen como La Merced, de ambiente universitario y de ocio, o el conjunto formado por las emblemáticas plazas de Santo Domingo/Romea y el paseo de Alfonso X "El Sabio", espacios de gran dinamismo comercial, cultural y de ocio. La aparición de desarrollos urbanos recientes, como el Barrio de La Flota, de gran calidad ambiental, y otros de gran vitalidad (elevado número de pisos de alquiler universitarios), como los barrios de Vista Alegre o San Antón, son barrios también preferidos para vivir.

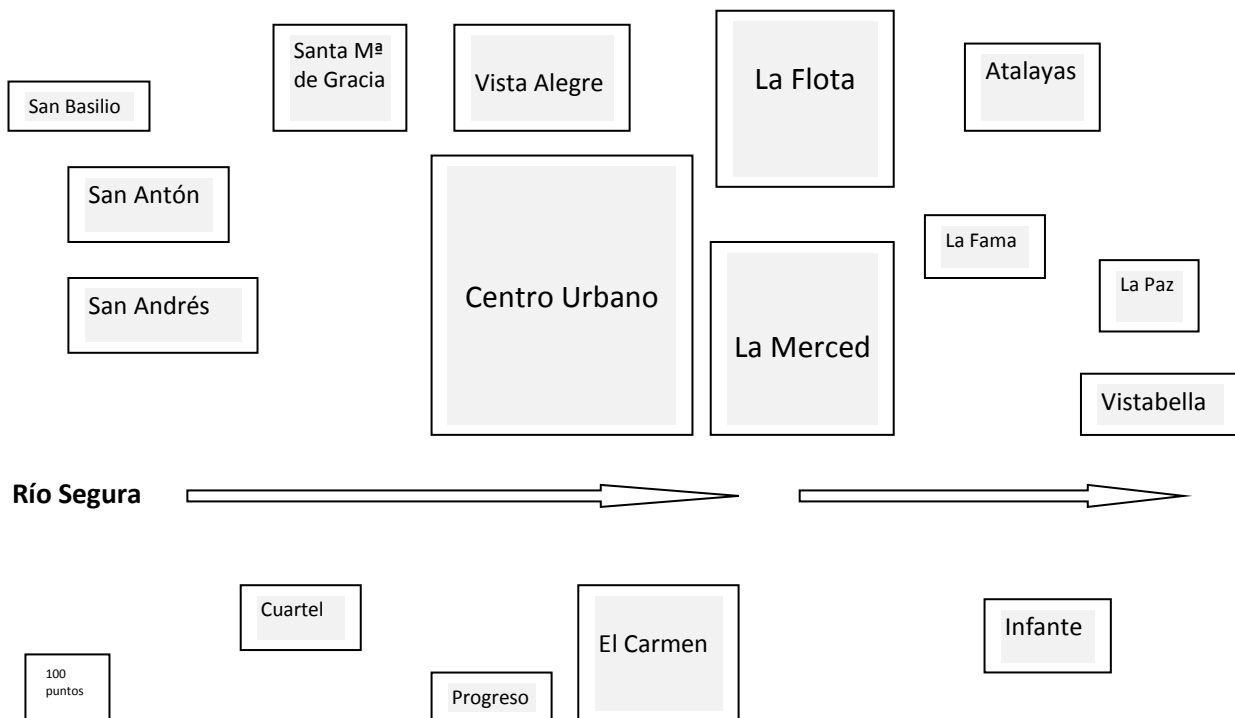


Cuadro 4. Orden preferencial de los barrios de Murcia (casco urbano-no pedanías).

Nombre del Barrio	Puntuación
Centro Urbano	1490
La Merced-Universidad	1265
La Flota	1220
Vista Alegre	1070
San Antón	1015
El Carmen	1010
Santa María de Gracia	985
Vista Bella	970
Atalayas	950
San Andrés	770
Infante Don Juan Manuel	655
Antiguo cuartel de Artillería/Calle Cartagena	610
La Fama	560
La Paz	395
San Basilio	380
El Progreso	360

Fuente: Elaboración propia a partir del cuestionario realizado

Mapa 6. Mapa topológico mostrando las preferencias para vivir de los barrios de Murcia.



Fuente: Elaboración propia.

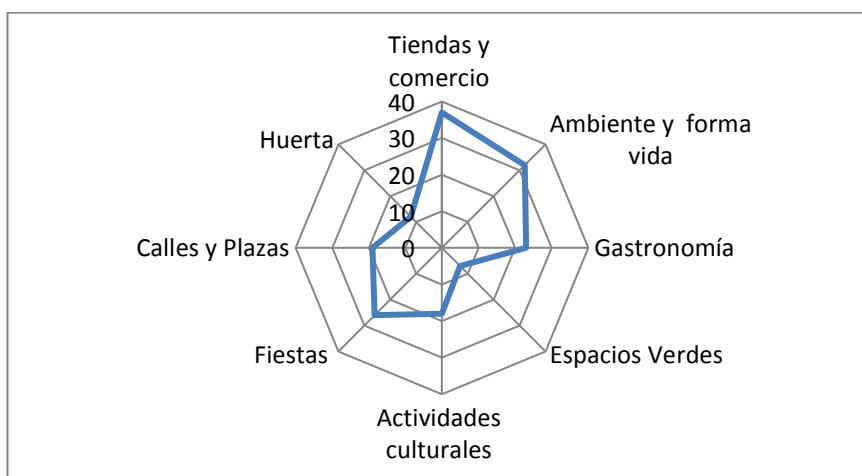


3.2.1. ASPECTOS QUE ECHARÍA EN FALTA SI SE MARCHASE DE MURCIA

En general, a los habitantes de Murcia, su ciudad les parece un lugar atractivo y se muestran orgullosos de la misma. Así, se identificamos un 72% de los ciudadanos que les gustaba mucho vivir en Murcia, frente al 11% que no les gustaba nada, y un 91% refleja un alto grado de satisfacción por vivir en Murcia.

Murcia es una ciudad de servicios, lugar central de compras y ocio a nivel regional, con clara influencia sobre otros espacios fuera de la Comunidad, como los municipios de la Vega Baja del río Segura, en la provincia de Alicante, y el Sur de la provincia de Albacete o el poniente almeriense. Esto explica que las tiendas y la oferta lúdica ocupen las preferencias de los murcianos, y lo que echarían en falta en caso de trasladarse a otro lugar. A ello hay que sumarle el impacto de las fiestas (Semana Santa y Fiestas de Primavera), el buen clima y la gastronomía. En menor proporción destacan la presencia de los monumentos, casco histórico o zonas verdes. La proyección de la ciudad como lugar de Congresos y Ferias, que tanto dinamismo genera en la misma, apenas es percibida por los encuestados, entendemos que esta faceta de la ciudad de un carácter profesional llega muy poco a este colectivo, por el contrario, la oferta del teatro Romea y teatro Circo, salas de cines instaladas en la mayor parte de los casos en los centros comerciales (Nueva Condomina, Atalayas, Thader o El Tiro) son aspectos muy valorados (figura 2).

Figura 2. Elementos que echaría en falta al marcharse de Murcia.



Fuente: Elaboración propia

3.2.2. LUGARES QUE MOSTRARÍA EN CASO DE TENER QUE ENSEÑAR LA CIUDAD

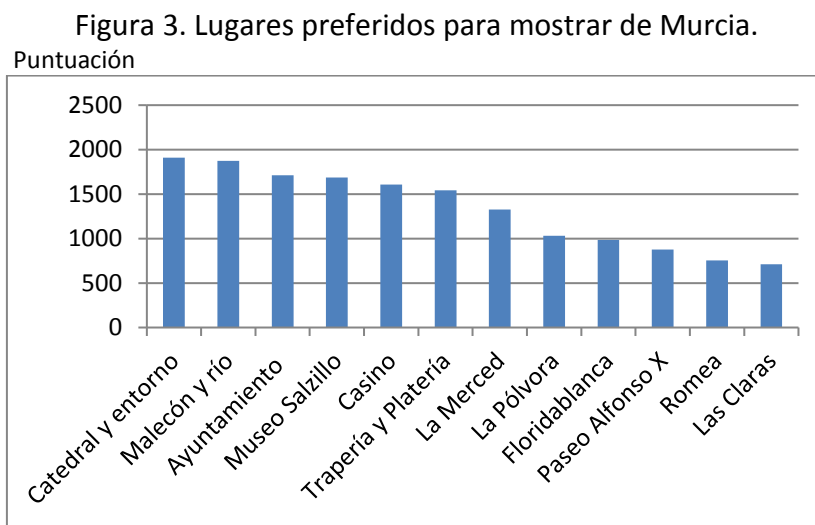
La mayoría de los encuestados (45%) muestra una destacada preferencia por los aspectos culturales, señalando como visita imprescindible la catedral y su entorno: Torre de la Catedral, la Plaza de la Cruz, la puerta de Junterones, Los Apóstoles o el Casino, lo que ratifica que se sienten orgullosos de su ciudad y de las posibilidades que ofrece a sus habitantes, tanto en el aspecto comercial o recreativo, como de ocio y cultural. Los principales lugares de referencia de la ciudad destacados Revista de Estudios Andaluces, núm. 36 (2018) pp. 26-54. e-ISSN: 2340-2776
<http://dx.doi.org/10.12795/rea.2018.i36.02>



Esta obra se distribuye con la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0.)

por su singularidad y testimonio del pasado histórico de Murcia, coinciden con los señalados por Rodríguez (1988).

En general, el centro histórico se conserva en buen estado, con el eje de las calles Trapería/Platería como un espacio muy concurrido y de enorme atractivo. La vitalidad del mismo genera sinergias positivas: es un espacio seguro, atractivo, bien conservado y diversificado, en cuanto a equipamientos públicos y colectivos, y desde el punto de vista cultural, aglutina los dos teatros de la ciudad (Romea y Circo) y varios museos de importante afluencia (Las Claras, Ramón Gaya, arqueológico, la muralla de Santa Eulalia o el catedralicio). En una segunda corona, que limita con este espacio central, encontramos los demás recursos culturales de más arraigo: el museo Salzillo (barrio de San Andrés), Bellas Artes (junto al Campus de La Merced en la calle Obispo Frutos) o “La Sangre” (en la iglesia del Carmen, junto al jardín de Floridablanca) (figura 3).



Fuente: Elaboración propia.

Murcia es una ciudad de origen árabe que ha conservado pocos restos de un espléndido pasado. Los baños árabes en el plano de San Francisco o la mayor parte de la muralla y puertas de acceso a la ciudad islámica o la propia mezquita mayor, ocupada por la actual catedral, han desaparecido. En los últimos años se han puesto en valor algunos espacios que han originado su “musealización”, como los escasos restos en la cimentación de la puerta norte de la Catedral, la muralla de las puertas de Orihuela, junto a la Iglesia de Santa Eulalia, o el recinto amurallado junto al mercado de Verónicas y el palacio Almodí o pósito real. A pesar de ello queda mucho por desarrollar, lo más inminente la puesta en valor de los restos hallados junto al palacio de San Esteban o la muralla que todavía permanece enmascarada en el barrio de San Antolín junto a la calle de Sagasta.

Otro gran espacio para mostrar en Murcia sería el paso del río Segura por la ciudad, actualmente encauzado y con hitos importantes como el puente Viejo o de “Los Peligros”, el Malecón y sus jardines, o el espacio museístico de Los Molinos del Río. La margen izquierda del río reúne edificios de gran singularidad y atractivo turístico, destacamos a partir del Almodí, el casi abandonado hotel Victoria, Casa Consistorial, Palacio Episcopal, Instituto de Enseñanza Secundaria Cascales, Rectorado de la Universidad de Murcia o casa de la Convalecencia, y la delegación del Instituto Social de las

Revista de Estudios Andaluces, núm. 36 (2018) pp. 26-54. e-ISSN: 2340-2776

<http://dx.doi.org/10.12795/rea.2018.i36.02>



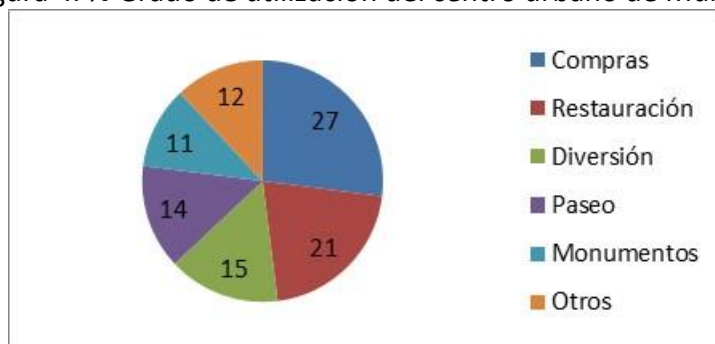
Esta obra se distribuye con la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0.)

Fuerzas Armadas (ISFAS). Y al final de la avenida, la aparición del auditorio municipal Victor Villegas, que en las últimas décadas se ha convertido en un referente de la cultura, por los diversos congresos nacionales e internacionales celebrados en estas instalaciones, así como las numerosas actuaciones en el ámbito de la música, el teatro o la danza.

3.2.3. UTILIZACIÓN DEL CENTRO URBANO DE MURCIA

El centro urbano, acoge los distritos Centro-Este (barrios de La Catedral, San Bartolomé, San Juan, San Lorenzo y Santa Eulalia) y distritos Centro-Oeste (barrios de San Antolín, San Nicolás, San Miguel, Santa Catalina y San Pedro) (tabla 3). El conjunto de estos barrios constituye el auténtico corazón de la ciudad, tanto por su dinamismo comercial como cultural. Los encuestados señalan como la principal utilización espacial, todo lo relacionado con las compras (27%), la restauración (21%) o la diversión (15%), quedando menoscabadas las actividades relacionados con la visita a los monumentos existentes y otros espacios de interés cultural (figura 4). Evidentemente la densificación de los comercios de tamaño medio y pequeño de esta zona central es la mayor de toda la ciudad, y compite con los grandes espacios comerciales creados en los espacios periféricos de la ciudad (centros de Nueva Condomina, Thader, El Tiro, Las Norias o Las Atalayas), que proyectan su alcance comercial hacía otros municipios limítrofes e incluso algunos fuera del ámbito regional, como los próximos a la Vega Baja del Segura en la provincia de Alicante, los del sur de Albacete e incluso algunos del este de Almería.

Figura 4. % Grado de utilización del centro urbano de Murcia.



Fuente: Elaboración propia

El trazado irregular identifica esta área urbana del resto de la misma. En las últimas décadas, ha existido un importante esfuerzo de recuperación del espacio degradado por la falta de accesibilidad y por la antigüedad del parque inmobiliario, de hecho, se han rehabilitado calles en las que residía una población, en muchos casos, envejecida, y en otros, dedicada a actividades marginales, como la prostitución o las drogas. Esto ha dado paso a la llegada de otros grupos sociales de mayor estatus social y económico (procesos de gentrificación), aunque todavía quedan espacios en donde se precisa una urgente rehabilitación, como el eje de la calle Sagasta (San Antolín) o calle San José (barrio de San Juan) y una serie de elementos diferenciadores por la morfología del trazado urbano, en donde se sitúan las plazoletas identitarias de la ciudad (La Merced, Las Flores, San Juan o Puxmarina).

Hasta hace pocos años, algunas viviendas presentaban servicios básicos individuales en precario estado, como los servicios higiénicos o agua corriente, y la sensación de suciedad era uno de los elementos más destacados. Las actuaciones llevadas a cabo, han dado como resultado la paralización del proceso de degradación, y entre otros, se realizaron mejoras de habitabilidad en fachadas, cubiertas y elementos comunes de las viviendas, equipamientos con fines sociales y regeneración de espacios públicos, con la consiguiente reurbanización de calles, nuevos espacios públicos, modernización de servicios de energía eléctrica, telefonía, canalización de aguas y alcantarillado. Sin embargo, todavía encontramos dos espacios con una degradación progresiva, mayor suciedad, con presencia de inseguridad y menudeo de drogas, son los barrios de La Fama y La Paz.

Todo ello aconseja un plan de reforma interior en el centro urbano que suponga una mejora ambiental, patrimonial y paisajística, que tenga como objetivo prioritario el aumento de calidad de vida de los ciudadanos, la contención de la degradación de los espacios y la recuperación integral, tal como se indica en el cuadro nº 5.

Cuadro 5. Objetivos de recuperación integral de Murcia.

- Rehabilitar y revitalizar el espacio central, como eje cultural y comercial.
- Mantener la población, en general envejecida, lo que ha llevado a la necesidad de atraer a otros colectivos. Esto ha repercutido en la instalación de inmigrantes, que generalmente han ocupado en régimen de alquiler los edificios con peores condiciones higiénico-sanitarias, esto ocurre en los barrios de San Andrés y San Antolín, en dónde existen algunos inmuebles en estado de ruina y abandono.
- Instalar servicios de carácter social, como centros de salud y espacios de atención a la tercera edad, en barrios periféricos como El Progreso o Los Rosales.
- Fomentar la participación de la ciudadanía en este proceso, aunque diversas asociaciones de vecinos han participado.
- Impulsar el atractivo de la iniciativa privada a través de la intervención pública, lo que ha repercutido en una mejora sustancial de algunas calles, el fallido plan "López Rejas", en el barrio de La Paz, es un ejemplo evidente.

Fuente: Elaboración propia.

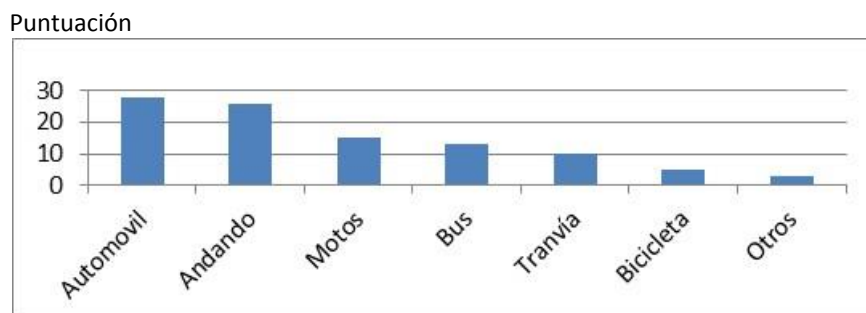
3.2.4. LA MOVILIDAD A TRAVÉS DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

La movilidad, como ocurre en otras ciudades, es un elemento muy importante para sus habitantes, y se ve favorecida por la topografía llana de la ciudad. Los medios de transporte preferidos por los encuestados son (figura 5) en primer lugar, el automóvil, después el ir andando, lo que se explica por las dimensiones medias de la ciudad, le sigue la utilización de motocicletas. Los importantes atascos en las horas punta, a lo que une un ritmo de desplazamiento muy rápido especialmente en las grandes avenidas como Ronda Norte, Levante, Sur y avenidas como 1º de Mayo y La Fama entre otras pueden explicar las preferencias por el automóvil y la motocicleta.

El transporte colectivo le sigue en el orden de preferencia, el autobús en primer lugar y el tranvía en segundo. El uso de la bicicleta, va a continuación, a pesar de ser un medio de transporte ecológico y barato, está todavía por impulsar, quizás frenado por la escasa existencia de carriles bici a pesar de existir un servicio público de bicicletas de alquiler en diferentes puntos de la ciudad.



Figura 5. Preferencias mostradas por los encuestados en la utilización del transporte.



Fuente: Elaboración propia.

En las encuestas realizadas, destacan como grandes nodos de transporte la estación de autobuses de San Andrés, en la parte oeste de la ciudad, y en mucha menor medida la estación de trenes de El Carmen, en la zona sur de la ciudad. También destacamos la influencia de la llegada del tranvía en espacios de recepción de usuarios, cuyo eje central se situaría en la plaza Circular (parada en el comienzo de la ronda del Sureste) y otras paradas significativas las situaríamos en la avenida Juan Carlos I. Por razones obvias Murcia es una ciudad dependiente de los sistemas de transporte terrestres, esencialmente la carretera (vehículos particulares y líneas de autobuses) y el ferrocarril, con los trenes de cercanías (ejes de Lorca-Alicante y Cartagena-Albacete), que apenas aparecen en las encuestas, lo que denota la poca utilización de esta infraestructura por parte de los universitarios.

3.3. LOS SENTIDOS EMOCIONALES DEL LUGAR

Entre los ciudadanos se puede generar un sentido positivo de unión e identificación con el espacio en donde se vive, o por el contrario, un sentimiento negativo y de rechazo, lo que desde un enfoque fenomenológico el geógrafo chino Tuan (1974), intentó reconstruir de forma empática y sistematizar el cómo los vecinos expresan esos sentimientos en relación al lugar, definiéndolos como de topofilia o simpatía, de topolatría o sentido reverencial y mítico, de topofobia o aversión, rechazo y miedo, y de toponegligencia o desinterés cuando el lugar no es apreciado. En relación a la actividad turística, en aquellos espacios donde la capacidad de carga turística ha desbordado la vida de los habitantes de las ciudades con una alta afluencia en determinados espacios o barrios, como ha sido el caso de Barcelona en los últimos años, se habla de turismofobia (Boley *et al.*, 2017). Todos estos sentimientos guardan relación con la subjetividad y las relaciones emocionales entre el individuo y el espacio habitual de residencia, lo que repercute en el comportamiento de los ciudadanos (Zárate, 2012) y su sentido del lugar. En el caso de la ciudad de Murcia, como se puede deducir de lo hasta ahora expuesto, se destacan como lugares de topofilia la plaza del Ayuntamiento, espacio en donde se encuentra este edificio junto a las dependencias del Palacio Episcopal, constituyendo uno de los elementos de la ciudad de Murcia más importantes, relevante y el que acude con mayor espontaneidad a la mente de los ciudadanos. Los espacios que levantan un sentido más reverencial en la ciudad (topolatría) son, en primer lugar, la catedral y su entorno, así como las plazas adyacentes y espacios cercanos como el Real Casino, el Palacio de Fontes, la Casa Revista de Estudios Andaluces, núm. 36 (2018) pp. 26-54. e-ISSN: 2340-2776
<http://dx.doi.org/10.12795/rea.2018.i36.02>



del Obispo o el Palacio Riquelme, así como el paso del río a través del puente viejo o de los “peligros”.

Los espacios más rechazados corresponden a las barriadas creadas como poblados de absorción en los años 60 del siglo XX, en los que vive una población de bajas rentas y de extracto social marginal, donde aparecen situaciones de delincuencia y menudeo de drogas, los barrios citados ya como degradados: La Paz y La Fama, e incluso a pesar de las obras de remodelación, se puede ampliar a los barrios de San Basilio, El Espíritu Santo en Espinardo o Los Rosales en El Palmar, en donde quedan importantes bolsas de pobreza y exclusión. Esto contrasta con la remodelación global de la ciudad y reclama actuar con urgencia para recuperar estos espacios, de creciente degradación en donde los encuestados muestran un sentimiento de topofobia y no les gustaría para vivir.

Los barrios que despiertan indiferencia o desinterés (toponegligencia) a la población son aquellos menos transitados, desconocidos y generalmente impersonales, con falta de equipamientos comunes (zonas verdes, espacios deportivos y culturales); con una baja calidad de la construcción, como elemento más común. La preferencia por vivir en ellos es escasa, aunque algunos poco a poco se van recuperando, tal es el caso de los barrios de Vista Alegre o Santa María de Gracia, en donde la presencia del complejo deportivo Club de Tenis y la Biblioteca Regional, así como la construcción del gran pabellón polideportivo “Príncipe de Asturias” están siendo de gran atractivo, lo que se ha reflejado en las encuestas.

Como podemos comprobar, en el cuadro 6 y el gráfico de la figura 6, los elementos materiales como el casco histórico, plazuelas y lugares de paseos junto al cauce viejo del río Segura son los mejor valorados. Los elementos inmateriales como el ocio, clima, gastronomía y compras destacan en la forma de vivir y entender la ciudad. De hecho, el clima es uno de los principales elementos señalados, lo que denota un aspecto más ambiental que propiamente urbano, recordemos que Murcia presenta un clima mediterráneo con una temperatura media anual de 17,8°, lo que significa un invierno muy corto y suave, y unas 2660 horas de sol al año, lo cual equivale a más de 300 días soleados.

Se ha calculado la valoración media ponderada multiplicando el número obtenido para cada valoración, entre el número total de valoraciones obtenidas, con la finalidad de obtener un ranking. El resultado ha ratificado el poco peso que los museos tienen en el imaginario colectivo de estos jóvenes murcianos.

4. DISCUSIÓN SOBRE LOS RESULTADOS OBTENIDOS

Podemos resumir que el casco antiguo es el espacio en donde los alumnos perciben el mayor número de hitos y de nodos, aunque también aparecen los nuevos desarrollos urbanos reformados, como el jardín de La Pólvora o los desarrollos en la zona norte (barrios de La Flota y Avda. de Juan Carlos I) (mapa 4). Los estudiantes tienen una visión de conjunto de la ciudad de Murcia homogénea. El elemento que permanece en la imagen mental es el centro urbano de la ciudad, lo que significa la identificación con la ciudad histórica. Y también los primeros desarrollos urbanos de barrios como: La Fama, Vistabella, Vista Alegre o San Andrés. El corazón de Murcia es su Catedral y las plazas que la bordean: Ayuntamiento, La Cruz, Los Apóstoles, Santo Domingo o Romea, También otros espacios

Revista de Estudios Andaluces, núm. 36 (2018) pp. 26-54. e-ISSN: 2340-2776

<http://dx.doi.org/10.12795/rea.2018.i36.02>



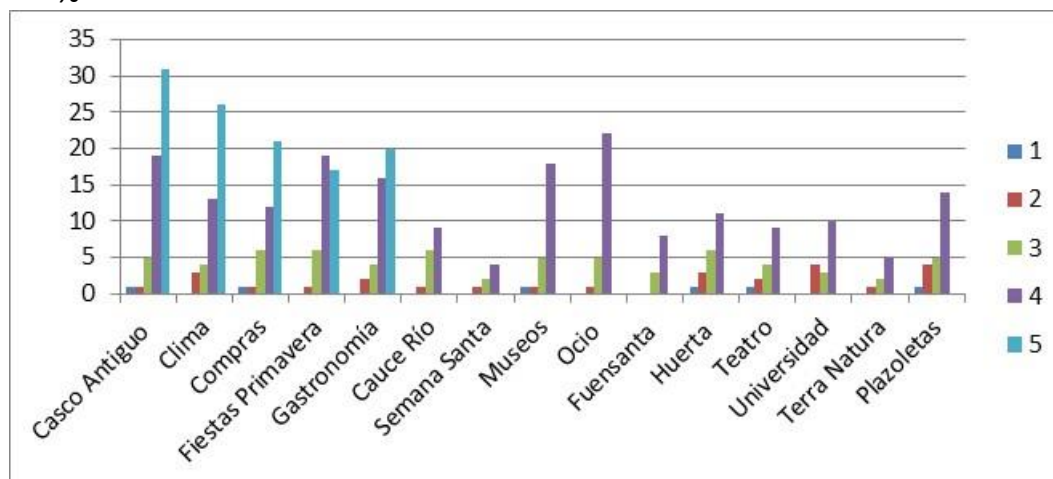
Esta obra se distribuye con la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0.)

Cuadro 6. Valoración de los lugares y sentidos preferenciales de los habitantes de Murcia: 1 (muy baja), 2 (baja), 3 (media), 4 (alta) y 5 (muy alta).

Valor	1	2	3	4	5	Total	Media Ponderada
Casco Antiguo	1	1	5	19	31	56	4,45
Clima		3	4	13	26	46	4,35
Compras	1	1	6	12	21	41	4,24
Fiestas Primavera		1	6	19	17	37	4,89
Gastronomía		2	4	16	20	42	4,29
Cauce viejo		1	6	9	11	27	4,11
Semana Santa		1	2	4	33	40	4,73
Museos	1	1	5	18	11	38	3,82
Ocio		1	5	22	19	47	4,26
Fuentsanta y Valle			3	8	18	29	4,52
Huerta y rincones	1	3	6	11	14	35	3,97
Teatros y eventos	1	2	4	9	9	25	3,92
Universidades		4	3	10	13	30	4,07
Terra Natura		1	2	5	4	12	4,00
Plazoletas y paseos	1	4	5	14	20	44	4,09

Fuente: Elaboración propia a partir de las valoraciones dadas en las encuestas.

Figura 6. Valoración de los lugares y sentidos preferenciales de los encuestados.
%



Fuente: Elaboración propia a partir del cuestionario realizado.

públicos, como los mercados de abastos (Saavedra Fajardo o Verónicas), y los restos de la antigua muralla, a través de sus principales testimonios: Santa Eulalia y Verónicas.

Destaca la presencia del río Segura, como lugar que separa la ciudad histórica del resto de los barrios del sur de la ciudad, jugando un importante papel simbólico o barrera cognitiva, como señaló Andrés (1988) en un trabajo sobre la estructura urbana de Murcia en la que señala la importancia del río Segura a su paso por la ciudad. Se observa una clara división entre los habitantes de la ciudad, y los que perteneciendo al municipio de Murcia, viven en pedanías diseminadas por todo el espacio de huerta, que ofrecen todavía retazos del costumbrismo y las formas de vida que han existido en este espacio, en donde el valor de la tierra y el agua han sido nucleares, y que con el paso del tiempo están siendo borradas por la extensión de la forma de vida urbana, lo que se observa en también en la tipología constructiva.

Se ponen de manifiesto la aparición de edificios de utilización pública y de ocio junto al cauce del río: hospital Reina Sofía, Palacio de Justicia, Rectorado de la Universidad de Murcia en el edificio de la antigua Convalecencia, Delegación del Gobierno, Consejería de Hacienda, Ayuntamiento de Murcia o el Palacio de Exposiciones "Almudí", así como el antiguo hotel Victoria o el conjunto museístico del museo hidráulico de "Los Molinos del río" (Castejón y Canales, 2017).

Dada la condición de estudiantes universitarios de los encuestados, se destaca el Campus Universitario de "La Merced", como espacio con función cultural y de ocio; el gran Campus Universitario de Espinardo, fuera del casco urbano de Murcia y delimitado por la Autovía A-7; y el Campus de Los Jerónimos, en donde se ubica la universidad Católica de Murcia en la Pedanía de Guadalupe, junto a la Autovía A-7 hacia Andalucía. Respecto a los espacios verdes, se indica la presencia de espacios de tamaño medio y pequeño. Las grandes superficies ajardinadas, con las que cuenta la ciudad, explica que los encuestados señalen los jardines más conocidos: Floridablanca, la Pólvora, la Fama, las tres Copas/Flota o los lugares de paseo, como la margen norte del río Segura o la avenida de Alfonso X "El Sabio" en donde se prevé su peatonalización integral a partir de 2018. Los resultados del estudio reflejan un nivel de satisfacción media de los encuestados sobre la ciudad, y aunque se reconocen los esfuerzos de las últimas décadas en la mejora de sus equipamientos, se pueden deducir algunos elementos para la mejora y una necesaria ordenación de la ciudad, como se explica después.

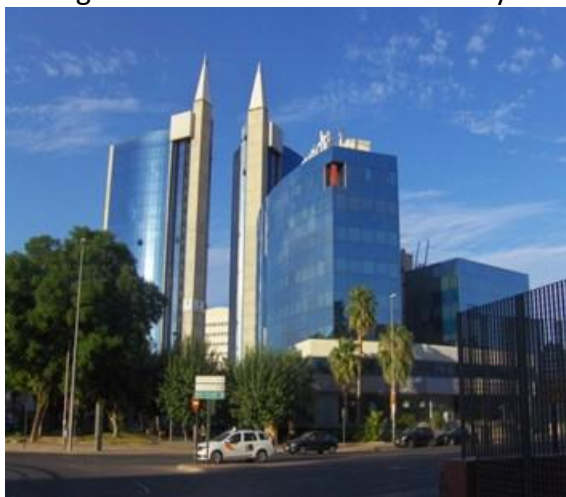
Los encuestados aprecian y valoran el centro urbano de la ciudad, en la línea de los trabajos de Calvo y Herin (1986) y Serrano (2005), que destacan una centralidad percibida en espacios como el ayuntamiento, plazas de Santo Domingo y Romea, Paseo de Alfonso X El Sabio, Universidad/La Merced, que se ha visto en este estudio. En esta área no aparecen bolsas de pobreza ni viviendas en mal estado de conservación, sino que alberga una gran cantidad de comercios, es transitable y aquí se encuentran los espacios más visitados y recordados por sus habitantes: los edificios emblemáticos ya citados como hitos: catedral, ayuntamiento, casino, teatro Romea, Museo Salzillo, Auditorio Víctor Villegas o los puentes de la Virgen de los Peligros y de Hierro. A ellos se añaden los nuevos espacios creados en las últimas décadas, como las nuevas avenidas que comunican la ciudad con accesos exteriores a los centros comerciales de Juan de Borbón (Thader y Nueva Condomina) o



Juan Carlos I con Universidades, Zairaiche, y C.C. El Tiro, espacios, que Serrano (2014) califica como el mayor cambio experimentado en la ciudad, son claramente percibidas por sus ciudadanos.

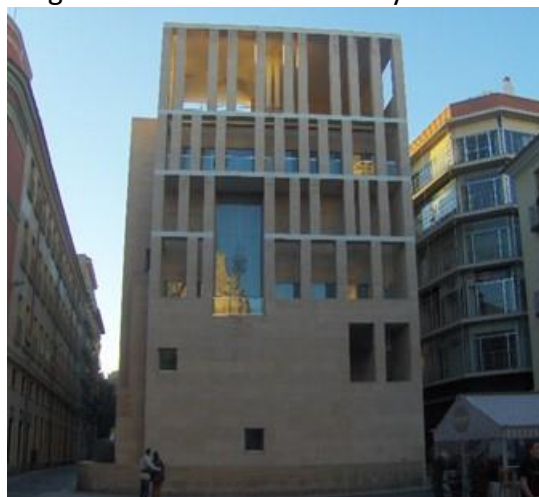
Una nueva estética más vanguardista ha mejorado la imagen de la ciudad con las Torres Azules (2012), en el Barrio de las Atalayas, edificio de negocios de carácter privado, el edificio Moneo (2005), con oficinas municipales en plena plaza de la Catedral, el puente del Hospital (1973) reformado por Santiago Calatrava (1999) y la pasarela del Malecón de Javier Monterola (1997) son algunos de los exponentes de la nueva arquitectura de finales del s. XX y del s. XXI en la ciudad.

Fotografía 8. Torres Azules. Las Atalayas



Fuente: Los autores (2018).

Fotografía 9. Edificio Moneo. Ayuntamiento



Fuente: Los autores (2018).

En relación a las infraestructuras de transporte, percibidas muchas de ellas como bordes, más que como sendas, se ha detectado la llegada del tranvía, pero no se considera suficiente como para resolver los problemas de tráfico de Murcia. Se hace necesaria una nueva ordenación del tráfico rodado, la mejora de la accesibilidad, todavía necesaria a pesar de la mejora y ampliación de los puentes sobre el río Segura que comunican los barrios del norte y del sur de la ciudad, y la incorporación de nuevos equipamientos en diversos barrios, con problemáticas conocidas, aunque poco minimizadas.

La localización, alrededor de las grandes rondas de circulación de la ciudad, de nodos de comunicaciones como la estación del Carmen en la zona sur, estación de autobuses de San Andrés y una serie de rotondas en torno a la Ronda Norte y de Levante como serían: Emilio Díaz de Revenga, Plaza Circular y Juan XXIII y la ubicación de las grandes avenidas: las Rondas, avenida de la Fama, Intendente Jorge Palacios, Alejandro Seiquer y la Gran Vía del Escultor Salzillo; sin olvidar el nuevo corredor ferroviario, que abre una profunda brecha en los barrios del sur como El Carmen e Infante D. Juan Manuel con la Pedanía de Santiago el Mayor, San Pío o El Progreso, hasta el límite con las pedanías de la huerta de Murcia denotan una aspiración de los ciudadanos desde hace muchos años: el soterramiento de la vías, lo que supondría una mejora en la cohesión espacial, movilidad y creación de nuevos desarrollos espaciales, especialmente con la llegada prevista del AVE a Murcia a partir del año 2018.

Revista de Estudios Andaluces, núm. 36 (2018) pp. 26-54. e-ISSN: 2340-2776

<http://dx.doi.org/10.12795/rea.2018.i36.02>



Esta obra se distribuye con la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0.)

Se hace necesaria una política de mejora global de algunos barrios, que continúan un imparable proceso de degradación y exclusión social, como por ejemplo “La Paz” o las barriadas del área periférica, como “Los Rosales” o “El Espíritu Santo” en la pedanía de Espinardo. Otros barrios, como el de La Flota o Juan Carlos I han reforzado atractivo urbano repercutiendo este hecho en la movilidad interna al ser considerados por los ciudadanos como espacios preferentes de residencia. Mención aparte merecen las urbanizaciones creadas fuera de la ciudad de Murcia que presentan espacios de gran calidad ambiental, como Altorreal o La Alcayna.

El enclave de Murcia en la vega del río Segura, supone que uno de sus principales “bordes”: huerta y río, tienen todavía mucho que mejorar, a pesar de las actuaciones realizadas en el encauzamiento del río para minimizar el riesgo periódico de inundaciones, y se observa como los ciudadanos todavía tienen la sensación de un espacio sin accesibilidad, lo que repercute en una imagen negativa de un lugar que deberá tener gran proyección en el futuro de la ciudad.

Se insiste en la necesaria adecuación del cauce del río Segura como un espacio adaptado para el ocio y recreación, donde salvo la construcción del Museo Hidráulico (Canales y Castejón, 2017) y la nueva pasarela, el río ha tenido poco aprovechamiento como espacio deportivo y de recreación, lo que lo ha hecho ser considerado un elemento limitador entre la ciudad central y los barrios del sur, como El Carmen e Infante Don Juan Manuel separando de alguna manera la gran aglomeración urbana con la existencia de espacios de huerta, en donde evidentemente se ha formado un “neopaisaje” que ha ido borrando la imagen casi idílica de los campos llenos de limoneros y de otros cultivos hortofrutícolas, sin olvidar la idiosincrasia de los paisajes formados por la presencia del agua: acequias, adarves, y norias elevadoras (Calvo, 1982).

La necesaria recuperación de la Estación del tren de El Carmen como lugar nudo de comunicaciones ante la llegada del AVE y trenes de cercanías, junto al parque natural del Valle y La Fuensanta son lugares preferenciales para los habitantes de Murcia y su espacio metropolitano. Podemos afirmar que, con estos nuevos desarrollos urbanos hacia el Norte y Sur, Murcia proyecta un crecimiento extraordinario que ha dado como resultado la desaparición de gran parte de la huerta tradicional, generando en definitiva una ciudad diversa y contrastada, capital de la comunidad autónoma y relevante del SE peninsular español.

6. CONCLUSIONES

Los estudios relacionados con la geografía de la percepción muestran nuevas líneas de investigación que introducen una visión diferenciada de la ciudad, ofreciendo la visión participativa del ciudadano de un espacio que conoce, disfruta o padece y en definitiva vive. La influencia del comportamiento del mismo, en relación a cómo percibe su espacio vital, nos servirá como base para la detección de problemas urbanos existentes, así como recomendaciones útiles en la mejora de la planificación urbana, la dotación de equipamientos y la nueva aportación de servicios complementarios tanto públicos como privados.



Se han contrastado los resultados de los mapas mentales y de las encuestas realizadas con la realidad de la ciudad, de esta forma se ha conocido la valoración que hacen los ciudadanos de su ciudad, información que podría ser aprovechada en el futuro próximo de la misma y que deberían invitar a la reflexión.

De los resultados obtenidos, tanto en relación al enfoque visual, siguiendo la estructuración de Lynch, como al valorativo y preferencial, podemos afirmar que el estudio refleja no sólo el grado de satisfacción sobre la ciudad en la que viven los encuestados, sino que se reconocen los esfuerzos realizados en las últimas décadas por ir recuperando la ciudad y mejorando sus distintos equipamientos, y además, se pueden deducir algunos elementos necesarios para una nueva ordenación de la ciudad, como se ha reseñado anteriormente.

Este trabajo nos ha proporcionado una radiografía de la actual ciudad de Murcia con sus fortalezas y sus debilidades. La reflexión sobre sus resultados nos puede orientar sobre el camino a seguir en la mejora de la ciudad en un futuro próximo, la participación ciudadana en los procesos de análisis y propuestas de mejora en los espacios urbanos debería tomarse en consideración por las autoridades que tienen potestad para llevar a cabo las actuaciones pertinentes que repercutan en el avance hacia unas ciudades con mejores condiciones ambientales, de movilidad y sostenibilidad.

REFERENCIAS

- Andrés, J.L. (1988). *Estructura urbana de Murcia*. Murcia, España: Ed. Academia Alfonso X El Sabio.
- Bailly, A. (1974). La perception des paysages urbains. Essai methologique. *L'Espace Géographique*, (3), 211-217. doi: <https://doi.org/10.3406/spgeo.1974.1486>
- Boira, J.V. (1997). Reseña del libro de Constancio de Castro, *La Geografía en la vida cotidiana. De los mapas cognitivos al prejuicio regional*. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. 127. Recuperado de <http://www.ub.es/geocrit/b3w-127.htm>[consulta: 23 de diciembre de 2017].
- Boira, J.V. (2008). La imagen de la ciudad en la planificación y política urbana. *Iztapala*. 64-65, 233-255. Recuperado de <http://132.248.9.34/hevila/Iztapalapa/2008/vol29/no64-65/10.pdf>. 4/08/2017 [consulta: 11 de octubre de 2017]
- Boley, B. B., McGehee, N. G., y Hammett, A. T. (2017). Importance-performance analysis (IPA) of sustainable tourism initiatives: The resident perspective. *Tourism Management*, (58), 66-77. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2016.10.002>
- Calvo, F. (1982). *Continuidad y cambio en la huerta de Murcia*. Murcia, España: Ed. Academia Alfonso X El Sabio.



Calvo, F. y Herin, R. (1986). *Murcia: Geoscopia de una ciudad española a final del siglo XX*. Murcia, España: Ed. Excmo. Ayuntamiento de Murcia.

Carrera, M.C. Del Canto, C. Gutiérrez, J. Méndez, R y Pérez, M.C. (1988) "Trabajos prácticos de Geografía Humana". Madrid, España: Ed. Síntesis.

Castejón, G. y Canales, G. (2017). El museo hidráulico de Murcia: un espacio infrautilizado. *Revista Espacio, Tiempo y Forma (10)*, 311-316. *Serie VI. Geografía*. Universidad Nacional de Educación a Distancia. doi: <https://doi.org/10.5944/etfvi.10.2017.18622>

Chueca, F. (1970). *Breve historia del urbanismo*. Alianza Editorial.

De Castro, C. (1995). El análisis urbano bajo una perspectiva comportamental. En Aurora García Ballesteros (Coord.) *Geografía Urbana: La ciudad objeto de estudio preliminar*. Madrid, España: Ed. Oikos-tau.

De Castro, C. (1999). Los mapas cognitivos, qué son, cómo explorarlos. *Scripta Nova* 33.

De Castro, C. (2005). Geografía de la percepción como instrumento de planeamiento urbano y ordenación territorial. Recuperado de <http://www.cervantesvirtual.com/obra/geografa-de-la-percepcin-como-instrumento-de-planeamiento-urbano-y-ordenacin-territorial-0/> [consulta: 10 de enero de 2018]

Escobar, F.J. (1992). El esquema cognitivo del espacio urbano. En Bosque *et al. Prácticas de Geografía de la percepción y de la actividad cotidiana* (pp. 45-100). Barcelona, España: Ed. Oikos-tau.

Estébanez, J. (1979). Consideraciones sobre la geografía de la percepción. *Paralelo* 37, (3), pp. 5-22.

García Ballesteros, A. y Bosque, J. (1989). *El espacio subjetivo de Segovia*. Madrid, España: Editorial Universidad Complutense de Madrid.

Gould, P. y White, R (1974). *On mental maps*, Penguin Books. doi: <https://doi.org/10.4324/9780203163757>

Gutiérrez, C y Peña, J. (1996). La percepción geográfica como factor en el desarrollo local. *Última Década*. Centro de investigación y difusión poblacional de Achupallas. Viña del Mar (Chile). Recuperado de <http://artificialwww.redalyc.org/articulo.oa?id=19500412> [consulta: 11 de octubre de 2017]

Lázaro, M.L. (1990). La geografía de la percepción: análisis de las preferencias residenciales. Aplicación al municipio de Málaga. En *I Congreso de jóvenes historiadores y geógrafos* celebrado en la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid del 12 al 16 de diciembre de 1988, pp. 55-62.

Revista de Estudios Andaluces, núm. 36 (2018) pp. 26-54. e-ISSN: 2340-2776
<http://dx.doi.org/10.12795/rea.2018.i36.02>



Esta obra se distribuye con la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0.)

Lynch, K. (1960). *The image of de city*. MIT Press. Cambridge. Traducción en Castellano: La imagen de la ciudad (1966). 194 pp. Buenos Aires, Argentina: Ed. Infinito.

Marrón, M.J. (1999). La geografía del comportamiento y de la percepción. Aportaciones a la investigación y a la enseñanza de la geografía. *Didáctica Geográfica*. (3), pp. 85-108.

Millán, M. (2004). La geografía de la percepción: una metodología de análisis para el desarrollo rural. *Papeles de Geografía* (40), pp. 133-149.

Morales, F.J. (2012). La geografía de la percepción: una metodología válida aplicada al caso de una ciudad de tipo medio-pequeño. El ejemplo de Yecla (Murcia). *Papeles de Geografía* (55-56), pp. 137-152.

Morales, F.J. (2014). La ciudad de Valencia como espacio percibido para los estudiantes universitarios. Aportaciones desde el análisis propuesto por la geografía de la percepción. *Estudios Geográficos*. Volumen LXXVI, (278), pp. 203-233.

Pocock, D y Hudson,R. (1978). *Images of the urban environment*. New York, Columbia University Press.

Puche, M. y Obiol, E.M. (2011). Procesos de re-imageneering turística: el eclipse de la identidad local en Valencia. *Cuadernos de Turismo*, (28), pp. 191-214.

Reques, P. y Boira, J. (1992). Balance crítico de dos décadas de geografía de la percepción en España. A propósito de los estudios sobre espacios urbanos. *Actas del V coloquio de Geografía cuantitativa*. Universidad de Zaragoza, pp. 341-356.

Reques, P. (2006). La geografía de la percepción y del comportamiento: Una introducción. *Actas V Jornadas nacionales de investigación en psicología*. Santander, España.

Rodríguez, M. (1988). *Historia de la Región de Murcia*. Murcia, España: Editora Regional de Murcia.

Serrano, J.M. (2005). *Organización y funcionamiento del área metropolitana de Murcia; rasgos y problemas básicos*. Murcia, España: Ed. Editum. Universidad de Murcia.

Somoza, J. (2006). La geografía de la percepción como instrumento de ayuda al planeamiento urbano. Un posible ejemplo en la ciudad de Orense. Biblioteca virtual. *II Jornadas de Geografía Urbana*. Alicante, pp. 307-314.

Tuan, Y. (1974). *Topophilia. A study of environmental perception, attitudes, and values*. Columbia University Press.

Vara, J.L. (2008). Cinco décadas de Geografía de la percepción. *Ería* (77), pp. 371-384.

Revista de Estudios Andaluces, núm. 36 (2018) pp. 26-54. e-ISSN: 2340-2776

<http://dx.doi.org/10.12795/rea.2018.i36.02>



Esta obra se distribuye con la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0.)

Vara, J.L. (2010a). Un análisis necesario: Epistemología de la Geografía de la Percepción. *Papeles de Geografía*, (51-52), pp. 337-344.

Vara, J.L. (2010b). Análisis de textos en Geografía de la Percepción: Estado de la cuestión y bases conceptuales. *Baética*, (32), pp. 127-146.

Wolpert, J. (1964). The decision process in spatial context. *Annals of the Association of American Geographers*, 54 (4), 537-558. doi: <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1964.tb01783.x>

Zárate, M. A. (1986). Una aproximación a la geografía de la Percepción, *Didáctica Geográfica*, (14), pp. 43-64.

Zárate, M. A. y Rubio, M.T. (2011). *Paisaje, Sociedad y Cultura en Geografía Humana*. Madrid, España: Ed. Ramón Areces.

Zárate, M. A. (2012). *Geografía Urbana*. Madrid, España: Ed. Ramón Areces. Madrid.

