

SOBRE LA ARTICULACION A ESCALA INTERMEDIA EN ANDALUCIA. ANALISIS DE LA ESTRUCTURA EMPRESARIAL Y TERRITORIAL DE LAS LINEAS DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS POR CARRETERA

*Enrique LOPEZ LARA**

1. INTRODUCCION

Se pretende con este artículo evaluar la potencialidad conectiva de las líneas de transporte público por carretera de Andalucía (en adelante, TPPC), en especial, las comarcales, entendiendo por tales aquellas que conectan asentamientos de población que no sean capitales de provincia.

La justificación del análisis —diagnóstico que se propone estriba en la necesidad de aprehender y evaluar la actual estructura territorial que presenta Andalucía a esta escala intermedia, leída a partir de la oferta del TPPC. Esta, a su vez, determina, por un lado, la potencialidad de los centros, ejes o áreas comarcales o intermedias (entre el municipio y la provincia), vectores de planificación para las relaciones de base periódica y para la descentralización de servicios y equipos. Potencialidad heredada de una planificación y gestión en materia de transporte típicamente desarrollista, basada en lo que DIAZ (1977) ha dado en llamar «tecnología dura», al primarse sobremanera los principios de rentabilidad económica.

De otro lado, en términos comparativos, la detección de problemáticas (carencias/solapes) de esta estructuración territorial en relación con las estrategias locacionales de otras políticas sectoriales (bien públicas —asistencia sanitaria, educación, servicios judiciales, etc...—, bien privadas —comercio, actividades bancarias, turismo, etc...—) es otro de los puntos que requerirán, en sucesivos estudios, análisis más detallados.

* Profesor Asociado de Análisis Geográfico Regional. Sevilla.

Los servicios públicos de pasajeros por carretera, a la luz de la última normativa que rige los transporte terrestres (LOTT, 1987), deben considerarse un importante instrumento de política territorial (LOPEZ MARTIN, A. y OTROS, 1988), pudiendo llegar a concatenar equidad y eficiencia, esto es, a consensuar, mediante tratamiento diferencial interzonas, criterios de rentabilidad económica —que planifican sobre un determinado nivel de demanda— con criterios de rentabilidad social —que lo hacen siempre sobre las necesidades— (GUTIERREZ, 1988).

Los términos de contingencia en los que está redactado el párrafo anterior, obedecen a la seria duda que se vislumbra bajo los designios de política económica instrumentados tanto desde la Administración Central como desde la Autonómica. Asimismo, tampoco debiera obviarse que el sector en tratamiento parte de unas bases, sobre todo en Andalucía, especialmente afuncionales, heredadas de etapas anteriores, entre otras cuestiones, en razón a las pésimas dotaciones asignadas (LOPEZ LARA, 1989). Cuestión que queda demostrada en los escasos trabajos y estudios geográficos sobre el transporte en Andalucía (CANO, 1988).

2. ANALISIS DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL Y EMPRESARIAL DE LOS SERVICIOS DE TPPC COMARCALES

En el Mapa I aparecen cartografiadas todas y cada una de las líneas de TPPC comarcales que —a fecha de marzo de 1989— recorren el solar andaluz. Es decir, se grafían aquéllas líneas que se han dado en llamar comarcales —por exclusión—, en tanto no conectan con centros capitales de provincia (que acogen más del 75 % de la oferta total en Andalucía). Ello no quiere decir que sean las únicas que han coadyuvado y que coadyuvan a ofrecer alternativas a la problemática de la movilidad dentro de escalones intermedios (y mayores), pero sí las que mejor definen las relaciones intermedias o comarcales.

Un estudio y una cartografía completa de la oferta del TPPC de Andalucía, desglosada por provincias, puede consultarse en el tomo VII de la Geografía de Andalucía dirigida por Gabriel Cano (LOPEZ LARA, 1990). La base de datos que ha dado pie a estos análisis se puede consultar en las «Directrices para la Ordenación de los Transportes Terrestres por Carretera de la Comunidad Autónoma Andaluza» (JUNTA DE ANDALUCIA, 1989)¹.

1. Mi agradecimiento expreso a D. Miguel Vidal por hacerme partícipe en la elaboración y redacción de las «Directrices para la ordenación de los servicios de transporte público de viajeros por carretera en la Comunidad Autónoma Andaluza».

A continuación se tabulan los resultados obtenidos, desglosados provincialmente, en el inventario de la oferta «comarcal», haciendo referencia tanto a la capacidad conectiva (territorial) así como a la estructura empresarial —o régimen de las concesiones que las detentan— (cuadro I). Cartográficamente se ha representado la información anterior de la forma que sigue: en trazos continuos aparecen las líneas comarcales intraprovinciales y en trazos discontinuos las líneas comarcales interprovinciales. El objeto de esta representación cartográfica estriba, de un lado, en la captación de las diferencias territoriales, anotando los centros comarcales que se dibujan y, de otro, la visualización de las relaciones que se establecen entre distintos municipios «a pesar» de las divisiones administrativas provinciales.

Con las aplicaciones anteriores se trata de inferir si existe o no correlación entre ambas variables (estructura conectivo-territorial y estructura empresarial), aparte del análisis particular de cada una de ellas. La correlación apuntada, caso de producirse, puede ser uno de los puntos más importantes a considerar en cualquier intento de descentralización sectorial (Sistema de Ciudades, Mapa de Atención Primaria de Salud, Mapa Escolar, Mapa de Servicios Sociales, etc...) y/o de mejora de la estructura empresarial del sector en consideración.

CUADRO I
CONEXIONES COMARCALES INTRAPROVINCIALES

	N.º de Líneas	N.º de Conc.	N.º de Empresas	Expediciones Anuales	Expediciones por Línea	Expedic. Día
Almería	16	7	7	8.427,5	527	1,4
Cádiz	72	14	9	135.300,5	1.893	5
Córdoba	49	25	18	27.923,5	570	1,6
Granada	67	29	20	56.677,5	846	2,3
Huelva	25	4	2	52.188,5	2.087,5	5,7
Jaén	78	36	27	35.948	461	1,3
Málaga	88	24	20	114.353	1.299	3,5
Sevilla	39	25	23	25.839,5	622,5	1,8

Fuente: «Directrices para la Ordenación del Transporte Público por Carretera en la CCAA Andaluza» (1989) y elaboración propia.

La detección y visualización cartográfica de las líneas de TPPC comarcales ponen en relieve una serie de ciudades que, en razón a la metodología puesta en práctica, pudiéramos conceptualizar como intermedias o comarcales. Estas, normalmente, cumplen un importante papel en la zona/área/comarca en la que se inscriben, ya que detentan un papel central, aglutinando funciones y servicios de base diaria y periódica, según la potencialidad del área en consideración.

De esta forma, aunque con diverso gradiente, destacan por su capacidad conectiva a esta escala (Mapa I) los siguientes centros: Jerez, Antequera, Ronda, Algeciras, Loja, Ubeda, Guadix, Cabra, Marbella, Priego de Córdoba, Motril, Linares, Vélez Málaga, Baza, Alcalá la Real, Andújar, La Línea de la Concepción, Lucena, Peñarroya-Pueblonuevo, Martos, Palma del Río, Archidona, Ecija, Morón, Osuna, Chiclana, San Roque, Iznájar, Montefrío, Aracena, Ayamonte, Cazorla, Alora, Campillos, Estepona, etc...

Cotejando el Mapa I se observa que muchos de ellos circunscriben su área de influencia (o conexiones del TPPC) a los municipios colindantes inscritos dentro de la propia provincia (Peñarroya-Pueblonuevo, Motril, Aracena, Minas de Río Tinto, Ubeda, Linares, Ayamonte, Cazorla, Marbella, Vélez-Málaga, Osuna, Ecija, Sanlúcar la Mayor, etc...), mientras que otros transgreden la división administrativa con nitidez conectando con municipios de provincias colindantes (Ronda, Cabra, Algeciras, La Línea, Baza, Ronda, Antequera, Huéscar, Guadix, Loja, Andújar, Alcalá la Real, Ecija, etc...).

2.1. Almería

Almería se constituye en la provincia que menor número de conexiones de TPPC presenta —y también de la intensidad de éstas, es decir, del número de expediciones que detentan—. Las 16 líneas comarcales intraprovinciales (pertenecientes a 7 concesiones diferentes) anualmente registran un total de 8.427,5 expediciones, es decir, una media de 527 expediciones por línea, aproximadamente (1,4 al día) (Cuadro I). Ahora bien, hay que diferenciar las 7 expediciones diarias, incluidos sábados y domingos, de la línea Cantal-Cantal, de la única expedición semanal (sábado) de la línea María-Vélez Rubio.

Territorialmente denota una atonía simpar en las relaciones a escala intermedia. Sólo Mojácar, Garrucha y Carboneras (mediante las empresas Herederos de Baraza Céspedes —colectiva— y la limitada Bergasán, con tres líneas cada una de ellas) ven funcionalizadas sus relaciones conectivas. Asimismo, la empresa Autedía, S.A., enlaza el Valle del Almanzora, centrándose en Albox.

El resto, concesiones unilineales, salvo la empresa individual López Rodríguez que cubre necesidades de desplazamiento de Níjar (líneas Níjar-Níjar, en circunvalación y Níjar-Universidad Laboral). Dentro de las referidas concesiones unilineales, una es autonómica (la línea Bentarique-Alhabia) y dos nacionales (a cargo de la empresa anónima Gómez Martínez (Lorca) y una amplia concesión de la empresa Alsina Graells Sur, S.A., que incluye la línea Santa María del Aguila-Berja).

En conclusión, intraprovincialmente, Almería se caracteriza en el análisis por una franca astenia en las relaciones comarcales, así como la atomización empresarial, ya que estas líneas están a cargo de pequeñas concesiones en manos de pequeños empresarios, salvo la última referida de Alsina Graells, S.A., curiosamente en una de las áreas de mayor dinamismo y crecimiento económico de la última década de Andalucía (JORDA, 1989).

Interprovincialmente (Mapa I), líneas comarcales tal y como se han aplicado en el presente análisis, sólo se registran en la parte norte, en concreto en la comarca de Los Vélez y en el Bajo Almanzora. Unas líneas pendulan hacia el exterior regional, Lorca para ser exactos (Vera-Lorca, Guazamara-Lorca, María-Lorca, Vélez-Rubio-Lorca), y otras hacia la parte más septentrional de las altiplanicies granadinas, especialmente Baza (Albox-Baza, Huércal Overa-Baza, Huéscar-María y Vélez Rubio-Cúllar Baza, todas ellas pertenecientes a diferentes concesiones y empresas, de pequeños empresarios afincados en Orce, Vélez Rubio y Albox, salvo la empresa Alsina-Graells Sur, S.A., que canaliza un gran número de líneas de largo recorrido que conectan a través de todo el Surco Intrabético).

Por ello, interprovincialmente cabe hablar de una cierta profusión de conexiones de la parte septentrional de la provincia bien con Lorca bien con Baza, señalando de esta forma la clara desconexión de las tierras al norte del Valle del Almanzora de la capital almeriense, en gran medida explicable, por la falta de accesibilidad (LOPEZ LARA, 1988).

CUADRO II
CONEXIONES COMARCALES INTERPROVINCIALES

	N.º de Líneas	N.º de Conc.	N.º de Empresas	Expediciones Anuales	Expediciones por Línea	Expedic. Día
Almería-Granada	5	4	4	1.453	290,6	4
Granada-Jaén	6	5	4	2.304	384	6,3
Granada-Málaga	5	2	2	1.754	350,8	4,8
Málaga-Cádiz	13	6	6	7.015,5	539,6	19,2
Málaga-Sevilla	4	3	3	1.048	262	2,9
Sevilla-Cádiz	2	2	2	1.204	602	2,5
Córdoba-Jaén	4	4	3	1.048	262	2,5
Córdoba-Sevilla	10	6	6	4.673	467,3	12,8
Córdoba-Granada	1	1	1	602	602	1,6
Córdoba-Málaga	4	2	2	1.204	301	3,3
Almería-Ext. Reg.	3	1	1	1.152	384	3,1
Jaén-Ext. Reg.	4	4	4	1.230	307,5	3,3
Córdoba-Ext. Reg.	4	3	3	1.033	258,3	2,8
Granada-Ext. Reg.	1	1	1	301	301	0,8

Fuente: «Directrices para la Ordenación del Transporte Terrestre por Carretera en la CCAA Andaluza» (1989) y elaboración propia.

2.2. Cádiz

Como contraposición a la almeriense, Cádiz se constituye en la provincia con mayor número de expediciones interprovinciales —un total de 136.300,5— repartidas entre las 72 líneas comarcales detectadas, englobadas, a su vez, en 14 concesiones. Ha de apuntarse que la profusión de expediciones (5 de media por día) —y de líneas— se debe en gran parte a la propia configuración del sistema de ciudades de la provincia gaditana. Excluida la capital, Jerez y Algeciras son centros funcionales de alto rango, cuestión que se deja notar en la oferta de TPPC que se analiza.

De hecho, en torno a la Bahía de Algeciras existe una serie de líneas que funcionalizan conectivamente el Campo de Gibraltar con un alto número de expediciones diarias (San Roque-Algeciras presenta 18 expediciones diarias); la concesión de esta línea es de la Empresa Esteban, S.A. afincada en San Roque, que a su vez posee las dos líneas Algeciras-Los Barrios, una de las cuales oferta 11 expediciones los días laborales. La Línea-San Roque, de la empresa Automóviles Portillo, S.A. oferta 32 expediciones diarias y los domingos 30. La empresa Comes, S.A., oferta líneas con elevado número de expediciones: Algeciras-Rinconcillo con 30 expediciones diarias, Algeciras-La Línea (con 29), La Línea-Puente Mayorga-San Roque (con 30,5), Tarifa-Algeciras (con 10), etc...

En torno a Jerez, se polariza la mayor oferta de líneas de TPPC, aunque de menor intensidad (es decir, con menor número de expediciones) que la anterior. Con Jerez conectan Trebujena, Ubrique, Nueva Jarrilla, Arcos, Bornos, Villamartín, Espera, Paterna de la Rivera, San José del Valle, San Isidro de Guadalete, Puerto Serrano, Puerto de Santa María, Valdelagrana, Rota, Chipiona, Alcalá de los Gazules, La Ballena, etc...

En la provincia de Cádiz ha de anotarse que las empresas más importantes (Comes, S.A.; Los Amarillos, S.A.; Automóviles Portillo, S.A., y Autos La Valenciana, S.A.) polarizan las mejores líneas, entendiendo por éstas las que conectan con mayor intensidad (más expediciones) los núcleos de funcionalidad superior (Jerez, Algeciras, La Línea, Arcos...) quedándose las empresas más pequeñas con concesiones de menor importancia, salvo la reseñada empresa Esteban, S.A. en el Campo de Gibraltar y la empresa Belizón y Rodríguez, S.L. (Chiclana) que se encarga de conectar Chiclana con San Fernando y playas/núcleos aledaños (Sancti Petri, La Barrosa, La Carraca, Marquesado, etc...).

Tal y como se observa en el Mapa I, Jerez y Algeciras polarizan la oferta comarcal intraprovincial, deslindándose sus áreas de influencia mediante una hipotética diagonal que fuera desde Barbate hasta Ubrique; la parte noroccidental bajo la polarización de Jerez y la suroccidental de Algeciras.

Interprovincialmente, las líneas comarcales conectan con Sevilla y, sobre todo, Málaga. Con respecto a Sevilla, dos líneas: una de la RENFE que enlaza Ecija y Jerez con una expedición diaria y la otra de la empresa Autos La Valenciana, S.A., con el enlace Jerez-El Cuervo-Lebrija, con tres expediciones diarias.

Con respecto a la provincia de Málaga, Ronda polariza un buen número de líneas (8) que enlazan con municipios del tercio noreste de la provincia de Cádiz (Ubrique, Olvera, Alcalá del Valle por la empresa Los Amarillos, S.L., Setenil y Algodonales por la empresa Ferrón Coín, S.L., Algodonales de nuevo, junto a La Línea y Jerez por Comes Transportes Generales, S.A.). Asimismo se han inventariado líneas tales como Arriate-Setenil (Ferrón Coín, S.L.), Olvera-Campillos (Ranea Ortega), La Línea-Algatocín (Comes, S.A.), Jerez-Cortes (Autos La Valenciana, S.A.) y Estepona-La Línea (Automóviles Portillo, S.A.), esta última con 8 expediciones todos los días.

2.3. Córdoba

Un total de 49 líneas compone la oferta de las líneas de TPPC comarcales registradas en Córdoba, repartidas entre 25 concesiones pertenecientes a 18 empresas, lo que señala una gran atomización del sector. Las expediciones anuales totalizan la cifra de 27.923,5, lo que representa una media de 570 expediciones por línea y/o 1,6 expedición por día. Todas estas ratios señalan la mencionada atomización empresarial y, como se analiza a continuación, una generalizada debilidad conectiva a niveles intermedios.

El Mapa I muestra que la oferta intraprovincial se concentra al norte (Los Pedroches, en torno a Pozoblanco y Peñarroya-Pueblonuevo) y al sur (Subbético cordobés, en torno a Cabra, Lucena, Baena y Priego de Córdoba). Asimismo, se destaca, aunque muy débilmente, la parte centro-occidental correspondiente a la Vega del Guadalquivir, en torno a Palma del Río, Hornachuelos y Posadas.

Por lo que respecta a Los Pedroches, ocho concesiones se reparten la oferta, un total de 13 líneas. La mitad de las concesiones están asignadas actualmente a la empresa Autotransportes López, S.A. —con un total de 7 líneas, conectando Peñarroya con Bélmez y Los Blázquez, Bélmez con Pueblonuevo, Hinojosa del Duque con Valsequillo, Bélmez con Fuenteobejuna, Villanueva del Rey con Villaviciosa y Villanueva de Córdoba con Cardeña—. Las otras cuatro concesiones se reparten el resto de la oferta; Pozoblanco con Hinojosa del Duque y con Villanueva del Duque, Peñarroya con El Viso y con Hinojosa del Duque, Pozoblanco con Torrecampo y Los Pedroches, si bien esta última conexión sólo oferta una expedición semanal (el sábado). El resto de las líneas de la comarca, normalmente, ofertan sólo una expedición los días laborales.

Mucho mayor y de más compleja explicitación es la oferta de la parte meridional correspondiente al subbético cordobés. Existe una auténtica atomización empresarial del sector, ofertando pequeñas empresas locales líneas que conectan con centros cercanos más o menos funcionales u ofertadores de servicios, como Cabra (Hospital General), Lucena (centros comerciales), Baena o Priego de Córdoba. Así, Priego de Córdoba conecta con Luque, Sileras, Cortijo de la Cruz y Las Higueras, a través de dos concesiones. Por otra parte Lucena queda conectada con Cabra y Palenciana. La empresa Medina Chumilla, individual de Carcabuey, conecta Esparragal con Cabra y Priego de Córdoba con Benamejé. La empresa Carreras, S.A. (Lucena) oferta cuatro líneas comarcales que conectan a Aguilar e Iznájar con Cabra (Residencia de la Seguridad Social), y a Lucena con la Estación de Aguilar, Moriles y Rute. La empresa individual Polo Pérez, conecta a Baena con la Residencia de la Seguridad Social de Cabra (2 líneas), con Doña Mencía, con Cabra y con Lucena. A ésta con Albendín (2 líneas) y con Valenzuela. Cabra, además, conecta con Nueva Carteya y con Montilla. Finalmente Iznájar conecta con Priego y El Higueral.

La mayor parte de las líneas aludidas ofertan sólo una expedición los laborales, aunque, a veces, también los sábados.

Por lo que respecta a la oferta concentrada en la Vega del Guadalquivir, en la zona centro-occidental de la provincia, en torno a Palma del Río, Hornachuelos y Posadas se ha de decir que también sufre cierta atomización empresarial, repartiéndose el total de líneas (8) entre cuatro empresas. Descolla la empresa Autotransportes San Sebastián, con cuatro líneas que conectan Palma del Río con Hornachuelos, Encinarejo con Almodóvar del Río, La Estación de Palma del Río con Calonge y Guadalcázar con Posadas. Otras tres empresas se reparten el resto de la oferta, que conecta a Palma del Río con su estación de ferrocarril, a Hornachuelos con la suya y a Fuente Palmera con las Aldeas de Villalón y de Peñalosa.

Interprovincialmente, Córdoba, junto a Málaga, son las provincias que más conexiones presentan, un total de 25, 12 de ellas con Sevilla, 4 con Jaén, con Málaga y con el exterior regional y 1 con Granada (Cuadro II). Esta última conecta Montefrío con Priego de Córdoba.

Tres son las conexiones que conectan municipios de Los Pedroches con el exterior regional, todas ellas nacionales. La empresa Autotransportes López, S.A., con dos líneas, una que conecta Monterrubio con Peñarroya-Pueblonuevo, sólo una expedición a la semana, los domingos y Castuera-Peñarroya, con una expedición los laborables. Otra línea conecta San Benito con Pozoblanco y, otra, Puertollano con Peñarroya, con una expedición diaria.

Con respecto a Málaga, cuatro son las líneas comarcales a reseñar. Dos de ellas conectan a Encinas Reales y Benamejé con Antequera, con una expedi-

ción diaria. Otras dos conectan a Iznájar con la Estación de Salinas y Villanueva de la Tapia, ofertando una línea diaria.

En relación a Jaén, también son cuatro las líneas a reseñar, cada una de las cuales pertenecen a una concesión diferente, aunque dos de éstas se asignan a una misma empresa. Esta es Auto Transportes Ureña, S.A. que tiene asignada tanto la línea Valenzuela-Porcuna, con una expedición diaria, como la que une Porcuna con la Estación ferroviaria de Villa del Río, sólo con una expedición diaria los laborales. Las otras dos líneas corresponden a sendas empresas y concesiones. Una de ellas, que conecta Valenzuela con Andújar y la otra, que enlaza Sileras con Alcalá la Real, ofertando ambas sólo una expedición los laborales.

Con Sevilla, 10 son las líneas comarcales. Cuatro de ellas conectan con Ecija a Posadas y Fuente Palmera bajo la empresa Autocares Flores, S.L., ofertando sólo una expedición los laborales; Puente Genil bajo concesión de la anterior y con las mismas expediciones. Palma del Río y La Parrilla, Palma del Río y Moratalla y la estación de Palma del Río y Lora del río. Completa la oferta tres concesiones con una línea cada una pertenecientes a sendas empresas. La que une Lucena con Estepa (dos expediciones los laborales y sábados). Otra que conecta Herrera con Puente Genil, asimismo con el mismo régimen de expedición y la última conecta Jauja con Puente Genil (pasando por Badolatosa).

2.4. Granada

Un total de 67 líneas quedan catalogadas según la metodología expuesta al principio como comarcales dentro de los límites provinciales granadinos, ofertando en conjunto 56.677,5 expediciones al año, lo que viene a suponer 846 expediciones por línea anualmente o, lo que es lo mismo, 2,3 expediciones al día por línea.

Las líneas comarcales intraprovinciales dibujan en el mapa I cuatro nítidas composiciones o estructuras radioconcéntricas cerradas e individualizadas, en torno a Baza, Guadix, Motril y Loja-Illora. Asimismo, una línea, en Las Alpujarras granadinas, conecta a Ugijar con Cádiar. El tratamiento analítico, en este caso, consistirá en desglosar cada una de estas grafías, en el orden enumerado anteriormente.

El grafo en torno a Baza se compone de 12 líneas, 9 de las cuales pertenecen a la empresa Hijos de Simón Maestra García, S.A., y que unen a Baza con Castril, Huéscar (4), Campo Cámara, Caniles, Cúllar Baza y Castilléjar con Huéscar. Todas ellas con un muy bajo nivel de expediciones (media o una expedición los laborales, salvo la relación con Caniles que consta de 8 expe-

diciones los laborables). También de la empresa anterior es la concesión que une mediante una línea y una expedición diaria Castril con Huéscar. Otras dos concesiones completan la oferta que aglutina la comarca de Baza: la unilínea Freila-Baza y otra que une Huéscar con Orce, ofertando ambas sólo una expedición los días laborables.

La oferta concentrada en la comarca de Guadix se desglosa de la siguiente forma. Tres concesiones explotadas por la empresa Autedía, S.A. La primera con cinco líneas, que conectan Guadix con Ferreira, Huéneja, Lugros, Darro y La Peza; la segunda con una, Guadix-Guadix en circunvalación por Purullena, con tres expediciones diarias salvo los domingos. Las conexiones de Guadix con Villanueva de la Torres, Balneario de Alicún, Torrecardela, Gorafe y Bácor.

En torno a Loja y a Illora se dibuja un tercer grafo de conexiones comarcales. Ciertamente compleja por atomizada aparece la estructura empresarial, en parte debido a la dispersión de los asentamientos de población de esta zona así como a la profusión de pequeños empresarios individuales. En total 10 concesiones aglutinan la oferta del grafo en consideración. Fuentes de Cesna (2), Algarinejo, Zagra y Ventorros de Zagra, con escasas expediciones salvo para Zagra (2,5). Otra línea conecta La Viña-Montefrío y la tercera pone en relación Zagra con Montefrío.

El resto son empresas diversas que tienen asignadas concesiones diferentes cada una de ellas conectando Huétor Tájar con Villanueva Mesía y Salar con Loja.

Montefrío enlaza con Illora y con la Estación ferroviaria de Tocón. Asimismo, la empresa limitada Autocares Ilurquenses, mediante 5 líneas conecta asentamientos menores de población de la comarca: Puerto Lope con Bracana y Alomartes; a Illora con su Estación de ferrocarril y con Bracana; y a Limones con Bracana.

Finalmente, el último grafo a reseñar dentro de la provincia granadina es el que se forma en la parte costera, en torno a Motril. Este queda compuesto por un total de 13 líneas pertenecientes a 5 concesiones y a 4 empresas ya que una de ellas detenta dos concesiones. En concreto afecta a las líneas que enlazan Motril con Itrabo y Molvízar, Los Gualchos y con el Empalme de Granatilla.

Dos empresas individuales más en el área conecta a Almuñécar con Otívar y con Jete y a Motril con Guajar-Alto.

Pero la empresa que más expediciones y líneas detenta (sin entrar en aspectos cualitativos, que la simple visualización de las conexiones pone en evidencia) es Alsina Graells del Sur, S.A., a través de una amplia concesión, destacando dentro de ésta las líneas Almuñécar-Motril (2 expediciones diarias), Motril-Playa de Motril (52 diarias), Motril-Salobreña (16 diarias), Motril-Vé-

lez de Benaudalla y Motril-Lanjarón (estas dos últimas con una expedición diaria los laborables).

Esta misma concesión oferta la línea Ugijar-Cádiar (una expedición diaria los laborables y sábados) que destaca en el mapa por su desconexión del resto de los grafos analizados.

La oferta interprovincial se reduce a 18 líneas, 5 de las cuales fueron analizadas en el apartado dedicado a Almería. Otras 5 líneas la conectan con Málaga, 4 pertenecientes a la empresa Mateos Maese, enlazando a Loja con Villanueva del Rosario (dos expediciones diarias) y con Villanueva del Trabuco (una sola expedición los laborables). También otras dos líneas conectan a Fuente Camacho con Villanueva del Trabuco y con el cruce de la carretera que lleva a la anterior localidad (ambas con una expedición los días laborables). Una última línea se traza entre Loja y Torre del Mar (Vélez-Málaga), con una vocación turística innegable.

Con Jaén 6 son las líneas comarcales que conectan desde localidades granadinas. Desde Baza 2 líneas: Baza-Pozo Alcón y Castril-Pozo Alcón y Baza-Ubeda (todas con una expedición diaria los laborables).

Ubeda también queda conectada con Guadix, mediante una línea. Otra enlaza Montejicar con Arbuniel, las dos ofertan una expedición diaria los laborables y sábados.

Finalmente, la empresa individual Arco Marfil ofrece la línea Montefrío-Alcalá la Real, con 3 expediciones los laborables y 2 los sábados.

Con Córdoba conecta una línea (Montefrío-Priego de Córdoba), ya reseñada anteriormente, y con el exterior regional se ha de apuntar la línea Huéscar-Caravaca.

2.5. Huelva

En la provincia onubense sólo dos empresas —Casal, S.A. y Damas, S.A.—, en especial ésta última, se reparten las 25 líneas englobadas en sólo 4 concesiones. Sin embargo, esta escasez de líneas no impide la existencia de un gran volumen de expediciones anuales (52.188,5), otorgando el valor más alto en la ratio expediciones por línea de Andalucía (2.087,5) o por día (5,5), en función, sobre todo, del volumen en expediciones de las líneas o conexiones costeras ligadas al fenómeno turístico.

El grafo de conexiones de TPPC que se dibuja en la Sierra de Aracena lo cubre la empresa Casal, S.A., con cinco líneas, cuatro de las cuales pivotan en Aracena (Cortegana-Aracena, por el Repilado; Cortegana-Aracena, por Alájar; Zufre-Aracena; Nerva-Aracena, todas ellas con una expedición diaria) y una que conexiona Zalamea la Real con Nerva, esta última con 2,5 expediciones diarias.

El resto de la oferta comarcal de TPPC, que atañe, sobre todo, a la parte meridional de la provincia onubense, queda concesionado por la empresa Damas, S.A. En conjunto la oferta comarcal de TPPC de Huelva es débil (escasez de relaciones conectivas), aunque algunas de ellas, especialmente las costeras (Lepe-La Antilla, con 17 expediciones diarias; Ayamonte-Playa Isla Canela, con 9; Cartaya-Punta Umbría, con 6; Ayamonte-Isla del Moral, con 5; Almonte-Matalascañas, con 4, al igual que la línea Isla Cristina-Ayamonte) presentan una intensidad (número de expediciones) muy superior a la del resto de la oferta de Andalucía, si bien algunas de ellas sólo se ofertan en la estación veraniega.

La oferta que enlaza los municipios de Huelva con los sevillanos y/o extremeños está compuesta por una serie de líneas, todas ellas con un polo de la relación origen/destino en Sevilla capital (LOPEZ LARA, 1989).

2.6. Jaén

Con 35.948 expediciones anuales correspondientes a las 88 líneas comarcales registradas, la provincia de Jaén se presenta como la menos funcional por cuanto las ratios indican pésimas condiciones: sólo 460 expediciones anuales por línea o 1,3 por día y línea, las cifras más bajas de Andalucía, junto a las de Almería. Señalan estas cifras una excepcional atomización del sector empresarial, con notables repercusiones en la estructura territorial. Prueba de lo anterior es que las 38 concesiones se reparten entre 27 empresas, detentando cada una de ellas una o, como máximo, tres concesiones.

Las líneas comarcales intraprovinciales se aglutinan en torno a diferentes centros tales como Ubeda-Baeza, Linares-La Carolina, Cazorla, Martos, Alcalá la Real... salvo en el nordeste, área ciertamente descerebrada.

Ubeda ejerce una polarización importante de líneas, abarcando un área de influencia amplia. Conecta con Bedmar —sobre esta conexión se acopla la línea García-Jimena—, Sabiote, Jódar, Santa Eulalia, Cabra de Santo Cristo y Mogón. Dos líneas completan la oferta del tercio sureste: la que une Santo Tomé con Villacarrillo y la que enlaza Cabra de Santo Cristo con Huelva.

Las conexiones de Ubeda con la parte centro-meridional de la provincia queda servida por las líneas de otra concesión, la tercera de la empresa Transportes Muñoz Amezcúa, S.L. Esta se compone de 8 líneas; Ubeda con Huesa y Pozo Alcón; ésta queda conectada también con Fontanar, Huesa y Jimena; ésta con Albánchez de Ubeda. Larva con el empalme de Jódar y con el de Larva. Todas estas líneas ofertan una expedición los laborables. La empresa Autocares Orihuela, S.L. conecta Cambil con Molino de Santa María y con Dehesa Bayar.

Baeza conecta con su estación ferroviaria, Lupión y Rus, con 2,5 expediciones los laborables y dos los sábados para las dos primeras y una expedición los laborables para la última.

Linares-La Carolina forma un eje servido por las siguientes concesiones; una unilineal (Linares-Campillo del Río), otra unilineal, Colonia La Cruz-Linares y la empresa anónima Travimeta sirve 4 líneas, tres de las cuales conectan a Linares con Vilches, Navas de San Juan y Castellar de Santisteban. Una última línea conecta Vilches con Guadalén del Caudillo.

La empresa La Sepulvedana, S.A. tiene una línea (Jabalquinto-Linares). Travimeta, S.A. conecta Linares con La Carolina con un régimen de dos expediciones diarias. También en La Sepulvedana, S.A. —2 líneas— conecta Baños de la Encina con Linares y Bailén, aunque con diferencias en las expediciones: 4 los laborables y 2 los sábados para la primera por tan sólo una diaria los laborables para la segunda.

Especialmente reseñable es una concesión nacional de la empresa La Sepulvedana, S.A. que con tres líneas conecta centros importantes: La Carolina-Ubeda (una expedición diaria sin excepción), Arquillos-Ubeda (una expedición sólo los laborables) y, sobre todo, Bailén-Linares (con 7 expediciones diarias los laborables y sábados y 2 los domingos y festivos).

Alrededor de Cazorla se detecta la siguiente oferta concesionarial; las relaciones Cazorla-Santo Tomé (2) y Cazorla-Estación Ferrocarril Los Propios, todas con una expedición diaria se sirven mediante una concesión. Otra concesión unilineal pone en conexión a Cazorla con Coto Río. Finalmente, la empresa Martínez Rodríguez, conecta Cazorla con Huesa (una expedición diaria salvo los domingos y festivos).

La zona noroeste de la provincia —Sierra de Segura— posee la siguiente oferta; con una expedición diaria quedan conectadas Santiago de la Espada y Cañada Catena con Beas de Segura. Otra línea conecta el Robledo con Puente de Génave. Otra línea enlaza Caserío Don Domingo-Santiago de la Espada, con 2 expediciones diarias. Villanueva del Arzobispo conecta con Cortijos Nuevos. Completa la oferta del área en cuestión la línea Las Juntas-Siles.

Martos es otro de los centros comarcales destacados con nitidez según las relaciones que le permiten las líneas de TPPC. Fuensanta de Martos-Martos (2 expediciones los laborables); Martos con Monte Lope-Alvarez y con Los Cortijuelos, con una expedición sólo los laborables; Martos con Higuera de Calatrava con una expedición diaria salvo domingo y festivos. Finalmente, la concesión con mayor número de líneas (4), conecta Martos con Villarbajo (sólo una expedición semanal, el sábado), con La Carrasca y con Las Casillas, al igual que Bobadilla con Alcaudete, todas éstas con una expedición diaria.

Otro de los centros diferenciados y que se resalta por su nivel de conexión a esta escala intermedia es Andújar; la concesión de Transportes Hnos. Mon-

tijano la conecta con Arjona (dos expediciones diarias). Otra concesión la hace servir la conexión Andújar con Cazalilla y La Ropera, quedando éstas dos a su vez enlazadas por otra línea que concurre por Andújar, todas ellas con una línea diaria. Andújar conecta con Marmolejo y Lopera también. La concesión que conecta a Andújar con Puente del Rumblar lo hace a través de dos líneas con cierta intensidad ya que una presenta 2 expediciones diarias y otra 2,5, ambas con exclusión de domingos y festivos. Asimismo, Andújar queda enlazada con Higuera de Arjona y, mediante tres líneas con Goleta, Escobar y con el Santuario Virgen de la Cabeza (aunque con sólo una expedición semanal, el domingo).

Alcaudete conecta con Los Noguerones y con el importante núcleo ferroviario de Bobadilla. Una concesión une mediante una línea Cárchel con Las Cerraduras.

Finalmente, Alcalá la Real, el municipio jienense más meridional, detenta una importante oferta polarizada entorno a él. Toda ella englobada en dos concesiones, ambas de la empresa Contreras, S.A. La primera de ellas mediante dos líneas la conecta con Mures, con 2,5 y 1,5 expediciones diarias, respectivamente. La segunda concesión es más extensa en líneas (4): tres de ellas se dirigen a Frailes y la última a San Antonio.

Por lo que respecta a las conexiones comarcales interprovinciales, Jaén las tiene con Granada (6) y Córdoba (5) —ya reseñadas— y con el exterior regional (4 líneas). Dos de ellas con Valdepeñas, una desde Siles que cubre La Sepulvedana, S.A. y otra desde Aldeaquemada que detenta Autocares Clemente, S.L. Otra desde La Puerta de Segura se dirige a Hellín pasando por Siles y, una última, ciertamente curiosa, conecta Pozo-Alcón con Benidorm, con una línea diaria sin excepción.

2.7. Málaga

Málaga es la provincia con mayor número de líneas comarcales a nivel intraprovincial en el análisis realizado —un total de 88—, aunque es la segunda en número de expediciones anuales tras Cádiz, con un total de 114.353, lo que viene a suponer un total de 1.299,5 expediciones anuales por línea o 3,5 expediciones por línea y día, sólo superada por los casos de Huelva (6) y Cádiz (5). Lo que quiere decir que no está tan atomizada la estructura empresarial de la provincia, si bien hay que distinguir dos concesiones, la JA-350 con 22 líneas y la JA-400 con 19, especialmente esta última por el gran número de expediciones que registran la mayor parte de sus recorridos (corredor de la Costa del Sol desde Benalmádena hasta Marbella).

La oferta se polariza fuertemente en cuatro municipios: Antequera, Ronda, Marbella y Vélez-Málaga.

Antequera, en el Surco Intrabético, recibe líneas de toda la parte septentrional de la provincia —transgrediéndola muchas veces (Benamejí, Encinas Reales) según demuestra la oferta comarcal interprovincial—, desde Teba hasta Villanueva de la Tapia, al este y oeste respectivamente, y desde Alameda a Almogía, al norte y al sur, respectivamente.

Seis concesiones aglutinan la oferta de esta amplia franja territorial que funcionaliza la ciudad de Antequera. La más importante por su cuantía es la de la empresa anónima Ranea Ortega (Antequera), con 22 líneas. Estas conectan a Antequera con Villanueva de la Tapia, Archidona, Navahermosa, Cañete la Real, Cortijo Puntal, Teba conectando con Campillos, Escuela Profesional de Antequera, Sierra de Yeguas y con la Estación de Bobadilla, con diversidad de oferta de expediciones, aunque predomina una única expedición diaria los laborables. Completa la oferta de esta concesión las líneas Villanueva del Rosario-Archidona, Archidona-Estación de Ferrocarril, Teba-Campillos, Teba-Instituto de Bachillerato de Campillos, Villanueva del Rosario-Archidona, Salinas-Archidona, Archidona-Archidona, Cortijo Puntal-Sierra de Yeguas, Cortijo Canal-Bobadilla y Bobadilla con su estación férrea.

También sirven a Antequera y a su comarca la empresa Automóviles Casado, S.A., con las líneas Alameda-Antequera, Antequera-Fuente de Piedra y Antequera-La Joya. Esta concesión también tiene asignada la línea Colmenar-Casabermeja.

Automóviles Torres, S.L., enlaza Antequera con Cuevas de San Marcos y Villanueva de Algaidas y Cortijada la Virlacha.

Tres concesiones más ofertan en el área en consideración, dos de ellas de la misma empresa Cabrera Palomo. Una, con la línea Villanueva del Trabuco-Antequera y otra, Antequera-Cartaonal, ambas con dos expediciones diarias. La concesión última, la está asignada a la empresa Ferrón Coín, S.L., conectando Villanueva de la Concepción con Antequera todos los días.

Siete son las concesiones que atañen a Ronda y a su área de influencia malacitana que «grosso modo» abarca toda la parte noroccidental de la provincia. La conexión Almargen-Ronda, con una expedición diaria la sirve la empresa Los Amarillos, S.L. Esta también oferta la línea que enlaza Ronda con Benaoján, dos veces diariamente. Ferrón Coín, S.L. concede 4 líneas más: Arriate-Ronda, Almogía-Villanueva de la Concepción, Alosaina-Ronda y Coín-Ronda (una expedición al día salvo sábados y domingos).

La empresa Delgado Galindo, enlaza diariamente —salvo domingos y festivos— Cartájima con Ronda, al igual que la también individual Lara Jurado lo hace entre Pujerra y Ronda. Finalmente, Comes, S.A. sirve la relación Jubrique-Ronda con una línea con expedición diaria los laborables y sábados.

Marbella ejerce una polarización conectiva —reflejo de su pujanza turística y de servicios diversos— para gran parte de la Costa del Sol y municipios se-

rrosos aledaños. Salvo la línea Istán-Marbella, de la empresa individual afinada en Marbella Pérez López, que diariamente sin excepción oferta 4 expediciones, el total de líneas queda bajo una gran concesión de la importante empresa Automóviles Portillo, S.A., que sirve, asimismo, todo el corredor de la Costa del Sol. Líneas que afectan directamente a Marbella son las que la conectan con Fuengirola (42 expediciones diarias los laborables y 30 sábados, domingos y festivos), Estepona (36 y 30), San Pedro de Alcántara (30 y 15), Las Chapas (13 diarias sin excepción), Nueva Andalucía (15), Guaro y Monda con expedición diaria salvo domingo y festivos, Ronda (2 salvo los domingos y festivos una), Coín (4 salvo domingos y festivos 3) y Ojén (10 diarias salvo domingos y festivos).

La concesión anterior se completa con las siguientes líneas que conectan esta parte occidental de la Costa del Sol: Torremolinos-Mijas (11 diarias), Torremolinos-Benalmádena Pueblo (8 diarias sin excepción), Arroyo de la Miel-Benalmádena Pueblo (8 diarias), Fuengirola-Mijas (25 los laborables, 20 los sábados y 23 los domingos y festivos), Fuengirola-Coín (4 diarias salvo domingos y festivos), Estepona-Casares (dos salvo domingos y festivos), al igual que Estepona-Manilva y San Pedro de Alcántara-Benahavis, quedando la línea Benalmádena Pueblo-Torremolinos con dos expediciones diarias sin excepción.

Mucho más atomizada —concesionarial y empresarialmente— aparece la oferta que se concentra en la Axarquía, entorno a Vélez-Málaga. Dos concesiones están asignadas a la empresa anónima Transportes Hijano, sirviendo la primera de ellas las líneas Iznate-Vélez-Málaga, Benamocarra-Vélez-Málaga (con 2 expediciones diarias) y Benamocarra-Torre del Mar (con una). La segunda concesión unilineal enlaza Macharaviaya con Rincón de la Victoria mediante una expedición diaria.

La importante empresa Alsina Graells Sur, S.A. detenta una amplia concesión, que en el área en cuestión sirve las relaciones de Vélez-Málaga con Torrox (3 diarias expediciones salvo domingos y festivos), con Caleta de Vélez (2 diarias sin excepción) y, sobre todo, con Torre del Mar (26 diarias).

La concesión de la empresa individual Palacios Pérez conecta Benamargosa con La Zubia (una expedición diaria) y con Vélez-Málaga (dos expediciones diarias), así como Almáchar con Vélez-Málaga (una expedición diaria).

Tres concesiones más sirven a la Axarquía. La de la empresa anónima Ruiz y Avila (de Cómputa) que relaciona conectivamente Torre del Mar con Corumbela una vez al día. La de la empresa individual Pareja García (de Arenas) que interrelaciona Vélez-Málaga con Corumbela y Daimalos (una expedición diaria). Finalmente, la de Autocares Nerja, S.L., conecta Nerja con Frigiliana (5 expediciones diarias).

Completa la oferta de líneas comarcales intraprovinciales dos concesiones (con 6 líneas). La de la empresa Autocares Rivero, S.A. que sirve enteramente a Alora, enlazándola con El Chorro (dos expediciones los laborables), con el cruce de El Chorro (3 expediciones), con Bermejo (una expedición), con Vado del Alamo (2 diarias salvo domingos y festivos) y, sobre todo, con su estación de ferrocarril (con 6,5 expediciones diarias sin excepción). Finalmente, la individual Mateos Oliver conecta Colmenar con Puerto Solano dos veces al día.

La oferta comarcal interprovincial de Málaga es la más extensa (26 líneas) —en parte por sus límites con Cádiz, Sevilla, Córdoba y Granada—, todos ellos reseñados anteriormente salvo el de Sevilla. Morón (con la línea que la conecta con Sierra de Yeguas) y El Saucejo son las localidades sevillanas que quedan conectadas. En el caso de El Saucejo, mediante tres líneas, de dos concesiones diferentes. Una de la empresa anónima Ranea Ortega y que la conecta con Campillos, y otra que la conectan con la Estación ferroviaria de Almargen, perteneciente a la empresa individual Carrasco González de El Saucejo.

2.8. Sevilla

Dada la gran concentración y polarización de líneas de todo tipo (nacionales, regionales, inter e intraprovinciales) que detenta la capital sevillana, la oferta comarcal queda menguada en este ámbito provincial: 39 líneas, repartidas entre 29 concesiones, con un total de 25.839,5 expediciones anuales, que da unas ratios sumamente debilitadas para la escala intermedia en análisis (662,5 expediciones por línea y año o 1,8 expediciones por día y línea, sólo por encima de Almería, Jaén y Córdoba).

De hecho sólo se destacan débilmente algunos núcleos con conexiones intermedias: Ecija, Osuna, Utrera, Morón y Sanlúcar la Mayor, quedando una serie de líneas sueltas, ciertamente funcionales por conectar núcleos diversos con diferentes estaciones ferroviarias. Son los casos de las líneas Cazalla-Estación de Ferrocarril (3 expediciones diarias sin excepción); la línea Constantina-Estación férrea de Lora (una expedición diaria sin excepción); la línea Puebla de los Infantes-Estación de Peñaflor (2 expediciones diarias); la línea Estepa-Estación ferroviaria de Casariche (una expedición diaria sin excepción); la línea Tocina-Estación ferroviaria de Los Rosales, mucho más rica en intensidad, con 14 expediciones diarias. También con la estación de Los Rosales conecta Carmona mediante una línea que sirve 18 expediciones diarias; finalmente La Rinconada conecta con su estación ferroviaria, sito en San José de La Rinconada expresando su pujanza creciente, con una línea con 5,5 expediciones los días laborables, 6 los sábados y 5 los domingos y festivos.

Uno de los grafos de conexiones comarcales se concentra sobre Ecija. La concesión de Suárez Olivera, S.A., enlaza circularmente una serie de municipios de los alrededores de Ecija (Ecija-Ecija) y con otra línea Ecija con La Luisiana, si bien ésta sólo los domingos y festivos.

Con Herrera, Ecija enlaza mediante dos líneas. Una de ellas por El Rubio y otra por Isla Redonda, ofertando ambas una expedición diaria sólo los laborables. Fuentes de Andalucía, finalmente, también conecta con Ecija, una expedición cada laborable.

El grafo centrado en Osuna se desglosa con los enlaces de El Saucejo y El Rubio.

Centrando en Morón de la Frontera también se dibuja un grafo de conexiones, compuesto por 5 líneas. Dos de ellas que lo conectan con Montellano y La Puebla de Cazalla, la primera con dos y la segunda con tres conexiones diarias los laborables. Otras dos lo conectan con Pozoamargo y con Coripe. La última conecta Morón con El Coronil, una vez diaria los laborables y sábados.

A Utrera también llegan, aparte de una conexión con Montellano, líneas tales como Utrera-Pantano del Aguila, con una expedición, Utrera-Dos Hermanas, con 4 expediciones sin excepción, y una curiosa Coria del Río (embarcadero) a Utrera (una expedición diaria los laborables). Una última concesiona una línea que une Los Palacios con Utrera y con otra Dos Hermanas-Alcalá de Guadaíra (con 7 expediciones diarias los laborables y 4 sábados y domingos-festivos). Esta última es un caso especial dentro de las relaciones radiales que se marcan dentro del Area Metropolitana de Sevilla.

En el Aljarafe las concesiones y líneas comarcales son: Damas, S.A. con las conexiones Sanlúcar la Mayor-Villamanrique de la Condesa (una expedición diaria los laborables), Bollullos de la Mitación-Almensilla (2,5 expediciones diarias) y Tomares-San Juan de Aznalfarache (una conexión diaria los laborables). Suárez Olivera conecta Gines con Castilleja de Guzmán (una expedición diaria) y la colectiva Martínez Rodríguez, con las líneas Umbrete-Olivares y Umbrete-Villanueva del Ariscal (con 4,5 y 2 expediciones, respectivamente, cada día laborable).

Dos concesiones conectan parte de la Vega del Guadalquivir cercana a Sevilla. La de la empresa Herederos Landa, con las líneas La Algaba-San Ignacio del Viar (una expedición los laborables y 3 el resto de los días) y La Algaba-Torre de la Reina (una diaria sin excepción). Díaz Quirós, S.L., conectando Torre la Reina-Guillena, tres veces al día salvo domingos y festivos.

Dos líneas completan la oferta. La que conecta Lebrija-El Cuervo de Autos La Valenciana, S.A. (una expedición diaria), y la que une Carmona con Marchena de la empresa Díaz Paz, S.A. una vez diaria los laborables.

La oferta comarcal interprovincial de Sevilla ha quedado reseñada en el análisis de las provincias de Cádiz, Málaga, Córdoba y Huelva.

3. CONSIDERACIONES FINALES

El análisis pormenorizado de la oferta comarcal de TPPC (tanto intra como interprovincial) ha puesto en evidencia a nivel territorial la atonía de relaciones conectivas, tanto en líneas (número de conexiones) como en expediciones (intensidad de relaciones). Especialmente, por su escasez en la oferta de conexiones y de expediciones, destacan los ámbitos serranos: Sierra Morena, gran parte del Subbético así como las Penibéticas. A nivel empresarial destaca la atomización del sector con el predominio de pequeñas empresas individuales, con escasas excepciones.

Aparte de la propia existencia de líneas de TPPC ha de valorarse la capacidad conectiva de éstas (horario, expediciones, velocidad comercial, etc...). Un simple ejercicio valorativo consiste en la determinación —según lectura de cuadro de horarios— de los núcleos «destino», esto es, favorecidos en las relaciones conectivas establecidas. Se trata de una cuantificación del número de líneas «destino» (que permiten ida/vuelta en horario administrativo para satisfacer cualquier tipo de servicio, gestión o función) por centro. En el Cuadro III se anotan los resultados de tal análisis por provincias.

CUADRO III
NUMERO DE LINEAS COMARCALES «DESTINO»

	Líneas Comarc.	Municipios Afectados	Población Provincial	Población sin la capital provincial	Población con conexión comarcal	Población sin conexión comarcal
Almería	10	9	448.592	291.754	51.654	240.100
Cádiz	71	21	1.054.503	900.452	755.839	144.613
Córdoba	64	22	745.175	595.887	265.629	330.258
Granada	67	18	796.857	516.265	214.542	301.723
Huelva	24	10	430.918	295.491	99.770	195.721
Jaén	82	28	633.612	530.786	304.589	226.197
Málaga	104	29	1.215.479	620.215	426.330	193.885
Sevilla	49	28	1.550.492	882.136	477.197	404.939
ANDALUCIA	471	165	6.875.628	4.632.986	2.595.550	2.037.436

Fuente: Elaboración propia.

Tal y como se coteja en el Cuadro III, la oferta comarcal es débil y diferencial según distribución geográfica. Un 44 % de la población (2.374.436 hab.) no residente en las capitales de provincia (la potencialmente conectable por

líneas de TPPC comarcales) no posee siquiera una línea comarcal. Tres líneas comarcales es la media que arroja por municipio la estadística anterior, aunque destacan sobremanera los núcleos que siguen: Jerez (21 líneas comarcales), Antequera (19), Ronda (16), Algeciras (13), Loja (13), Ubeda (13), Guadix (12), Cabra (10), Marbella (10), Priego de Córdoba (9), Motril (9), Linares (9), Vélez Málaga (9), Baza (8), Alcalá la Real (8), Andújar (8), La Línea (7), Lucena (7), Peñarroya-Pueblonuevo (7), Martos (7), Palma del Río (6), Ecija (6), Morón (6), etc... En suma, existe un comportamiento muy diferencial a esta escala intermedia según la oferta de TPPC existente en Andalucía, si bien la tónica general es pobre.

En este sentido, se ha demostrado la existencia de una fuerte correlación entre la estructura empresarial y la territorial. Las empresas más débiles y con escasa solvencia y capacidad gerencial son las que concesionan las líneas de menor intensidad y/o de más difícil rentabilidad económica. En cambio, las líneas con mayor intensidad (las que conectan las capitales con los municipios de sus respectivos entornos provinciales que les corresponden así como las que las unen entre sí, de largo recorrido, e incluso aquellas comarcales ligadas al fenómeno turístico-costero —Motril, Marbella, Chiclana, etc.—) están concesionadas por las empresas más pujantes y de mayor solvencia y capacidad de gestión: Damas, S.A.; Casal, S.A.; Comes, S.A.; Automóviles Portillo, S.A.; Alsina Graells Sur, S.A.; Los Amarillos, S.L.; etc.

Al igual que se ha generado un proceso de concentración territorial (polarización de las grandes líneas en las capitales provinciales y núcleos más funcionales), en el ámbito empresarial se ha dado una captación de las mejores y más rentables líneas por las empresas más poderosas. Todo ello, auspiciado por la normativa imperante en cuanto a transporte por carretera, creada en 1947 y que ha funcionado hasta la irrupción de la LOTT, en julio de 1987.

En este sentido, el proceso anterior ha dado lugar al denominado «círculo vicioso de la interdependencia entre la oferta y la demanda» (ORTEGA, 1987): ante la disminución de la demanda los transportistas reducen la oferta, lo que se traduce en un descenso del nivel de calidad del servicio, que a su vez coadyuva todavía más en la «huida» de la clientela, que se va alejando del uso de los transportes colectivos. Es decir, se perpetúa una dinámica en la que se va produciendo reducción de la oferta de aquellas líneas, nodos o zonas en que la demanda presente síntomas de astenia o de escasez, llegando en muchos casos a desaparecer, ante la falta de rentabilidad económica.

A su vez, esta atonía en los servicios, ante la baja rentabilidad, la retracción y la paulatina especialización de la oferta (transporte escolar y transporte de trabajadores) repercute en las empresas, que se descapitalizan con consecuencias negativas inherentes —envejecimiento del parque, reducción de la oferta, etc.— llegando a situaciones de pésima oferta para los usuarios del trans-

porte colectivo por carretera, al ser ésta cada vez menor en tiempo y en espacio servido—. Todo lo contrario ocurre en los grandes ejes o corredores, de creciente vitalidad demográfica y movilidad poblacional.

La nueva política territorial y sectorial implementada desde el inicio de la etapa autonómica (JUNTA DE ANDALUCÍA, 1986), así como la dinámica pujante de ciertas ciudades medias andaluzas desde la década de los 60 (LOPEZ CHACON, 1987) incitan, junto al nuevo panorama normativo (LOTT, 1987) —que sustituye al añejo y anquilosado, derivado de la Ley de Transportes Mecánicos por Carretera, de 1947— una nueva teoría y praxis del sector transporte en general y del desarrollo por carretera en especial (de pasajeros). Aunándole a ello los designios, de momento más teóricos que reales, que la Política de Transporte Común pueda traer (MARTINEZ, 1987).

Dejando de un lado la escasa liberalización del sector, que parece quedar en entredicho por los poderes que se irroga la Administración sobre él (COLOMER, 1988), queda claro que ciertas normas articuladas en la LOTT pueden dinamizar y organizar —territorial y empresarialmente— a nivel intermedio/comarcal a Andalucía (que parece tan necesaria como actualmente en enquistamiento político-administrativo).

No obstante, se ha de profundizar en los nuevos designios institucionalizados en la LOTT: posibilidad de conceder concesiones zonales (en aquellas áreas de máxima necesidad social), otorgamiento de concesiones «cruzadas» (esto es, distribuir de forma equilibrada entre las distintas empresas las concesiones, compensando las de mayor rentabilidad económica con las de mayor rentabilidad social), incentivos a la cooperativización de pequeñas empresas, concesión de subvenciones, etc...

Todo ello dirigido desde la Administración, en aras de una equidad en la ofertación de los servicios de TPPC a la población, que no ha de ser incompatible con la eficiencia económica. Es decir, compatibilizar las necesidades sociales con los condicionantes e «inductores» económicos, consensuando una ordenación territorial coherente con el desarrollo regional y una estructuración del sector empresarial en aras de su mejor y mayor rentabilidad (tanto económica como, sobre todo, social). Según ORTEGA (1987, pp. 59) «la planificación del transporte debe estar coordinada con otras actividades en un modelo social a medio o largo plazo».

A nivel territorial, la escasa estructuración que el TPPC ofrece a escala intermedia o comarcal, prevaleciendo fuertemente en la gestión, las concesiones y trazados de las conexiones el escalón provincial (LOPEZ LARA, 1989), supone un serio impedimento en proceso de su potenciación, ya que servicios y funciones amoldables a éste se diluyen ante la potencia y facilidad conectiva de centros superiores (las capitales provinciales, en concreto).

BIBLIOGRAFIA

- CANO GARCIA, G.: «Geografía de los transportes, 1940-1984». *La geografía española y mundial en los años ochenta*. Madrid, 1988. Ed. Univ. Complutense, pp. 425-447.
- COLOMER FERRANDIZ, J. «La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres: ¿Hacia una liberalización del transporte?. *Información Comercial Española*, 659. Julio, 1988, pp. 73-82.
- DIAZ, N. «Alternativas al transporte y modelo territorial». *Información Comercial Española*, 531, 1977, pp. 118-126.
- GUTIERREZ PUEBLA, J. «Accesibilidad y transporte rural. Una perspectiva social». *TTC*, 34. Madrid, 1988, pp. 27-40.
- JORDA BORRELL, R. «Rasgos generales de la economía andaluza». *Geografía de Andalucía* (dir. G. Cano). Vol. V. Ed. Tartessos, 1989. Sevilla, pp. 13-60.
- JUNTA DE ANDALUCIA (1986). *Incidencia territorial de las intervenciones sectoriales*. 3 Vol. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla, 1986.
- JUNTA DE ANDALUCIA (1989). *Directrices para la Ordenación del Transporte público de viajeros en la Comunidad Autónoma andaluza*. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla, 1989. Varios volúmenes.
- LEY ORDENACION TRANSPORTES TERRESTRES (LOTT). B.O.E., núm. 182, de 31 de julio de 1987.
- LOPEZ CHACON, R. «Las ciudades medias: nuevos espacios dinámicos en Andalucía». *XIº Congreso Nacional de Geografía*. Madrid, 1989. III Vol. pp. 135-142.
- LOPEZ LARA, E. «Distribución espacial de la accesibilidad por carretera en Andalucía», *R.E.A.*, 10. Sevilla, 1988, pp. 69-96.
- LOPEZ LARA, E. «Afuncionalidad y problemática territorial del transporte público de pasajeros por carretera en Andalucía». *XIº Congreso Nacional de Geografía*. Madrid, 1989, I Vol. pp. 184-1985.
- LOPEZ LARA, E. «Política sectorial y territorial en el transporte por carretera». *Geografía de Andalucía* (dir. G. Cano), Vol. III. Ed. Tartessos, Sevilla, 1990, pp. 350-368.
- LOPEZ MARTIN, A. y OTROS. «Los servicios de transporte, instrumentos de política territorial. Análisis de siete áreas de baja densidad en Andalucía Oriental». *Ciudad y Territorio*, 76, Madrid, 1988, pp. 39-54.
- MARTINEZ, O. «Balance de la política común de transportes». *Información Comercial Española*, 660, Madrid, 1988, pp. 179-191.
- ORTEGA, V. «Algunas actitudes y estrategias en Europa ante la crisis del transporte regional de viajeros por carretera», *TTC*, 28, Madrid, 1987, pp. 53-64.