

Cerdà Beneito, Gonzalo. Transport públic i mobilitat al medi rural: el cas dels pobles del Comtat-Mariola (Alacant). *GeoGraphos*. [En línea]. Alicante: Grupo Interdisciplinario de Estudios Críticos y de América Latina (GIECRYAL) de la Universidad de Alicante, 16 de enero de 2014, vol. 5, nº 59, p. 70-97 [ISSN: 2173-1276]. [DOI: 10.14198/GEOGRA2014.5.59].



<<http://web.ua.es/revista-geographos-giecryal>>

Vol. 5. Nº 59

Año 2014

TRANSPORT PÚBLIC I MOBILITAT AL MEDI RURAL: EL CAS DELS POBLES DEL COMTAT-MARIOLA (ALACANT)

Gonzalo Cerdà Beneito
Grau en Geografia i Ordenació del Territori. Universitat d'Alacant (Alacant, Espanya)
Adreça electrònica: gcb10@alu.ua.es

Recibido: 11 de junio de 2013. Devuelto para revisión: 28 de junio de 2013.
Aceptado: 16 de enero de 2014

RESUM

La mobilitat és un dels elements essencials que caracteritzen a les persones. Aquesta, és la unió dels diversos desplaçaments que realitzen les persones de manera quotidiana o espontània. La mateixa, es pot realitzar amb distints modes de transport. Tal vegada, des de diverses perspectives, el transport públic siga un dels més eficients. Aquestos conceptes són molt presents al medi urbà, deixant de banda els espais rurals. No obstant això hi són molt presents i es materialitzen en desplaçaments entre diversos municipis. Així, els ciutadans cerquen els serveis dels quals no disposen a la seua localitat, als espais propers. Als pobles del Comtat-Mariola, podem trobar diversos exemples de la situació en la qual es troben els transports públics i com poden respondre a una mobilitat existent.

Paraules clau: Transport públic, mobilitat, medi rural, accessibilitat, Comtat-Mariola, Alacant.

TRANSPORTE PÚBLICO Y MOVILIDAD EN EL MEDIO RURAL: EL CASO DE LOS PUEBLOS DEL COMTAT-MARIOLA (ALICANTE)

RESUMEN

La movilidad es uno de los elementos esenciales que caracterizan a las personas. Ésta, es la unión de los diversos desplazamientos que realizan las personas de manera cotidiana o espontánea. La misma, se puede realizar con distintos modos de transporte. Tal vez, desde varias perspectivas, el transporte público sea uno de los más eficientes. Estos conceptos están muy presentes en el medio urbano, dejando de lado a los espacios rurales. Sin embargo son muy presentes y se materializan en desplazamientos entre varios municipios. Así, los ciudadanos buscan los servicios de los cuales no disponen en su localidad, en espacios próximos. En los pueblos del Comtat-Mariola, se pueden encontrar varios ejemplos de la situación en la que se encuentran los transportes públicos y cómo pueden responder a una movilidad existente.

Palabras clave: Transporte público, movilidad, medio rural, accesibilidad, Comtat-Mariola, Alicante.

PUBLIC TRANSPORT AND MOBILITY IN RURAL AREAS: THE CASE IN COMTAT-MARIOLA VILLAGES (ALACANT)

ABSTRACT

The mobility is one of the essential elements that characterize the people. This, is the union of the diverse movements that people realise daily or spontaneously. This one, can realise with distinct modes of transport. Such time, from different perspectives, the public transport was one of the more efficient. These concepts are very present to the urban medium, ceasing band the rural spaces. Nevertheless they are very present and materialise in movements between several municipalities. Like this, the citizens look for the services of which do not have to his village, to near towns. In the Comtat-Mariola villages, we can find several examples of the situation in which find the public transports and how can answer to an existent mobility.

Key words: Public transport, mobility, rural medium, accessibility, Comtat-Mariola, Alacant.

TRANSPORTE PÚBLICO E MOBILIDADE NAS ZONAS RURAIS: O CASO DOS POVOS DA COMTAT-MARIOLA (ALACANT)

RESUMO

A mobilidade é um dos elementos essenciais que caracterizam os indivíduos. Esta é a união das várias viagens efectuadas por pessoas em uma base diária ou espontaneamente. O mesmo pode ser feito com diferentes modos de transporte. Talvez, a partir de várias perspectivas, o transporte público é um dos mais eficientes. Estes conceitos estão presentes no ambiente urbano, ignorando áreas rurais. No entanto, há muito presente e resultar em mudanças entre os diferentes municípios. Então, as pessoas estão procurando por serviços que não têm o seu lugar, as áreas próximas. Nos povos do Comtat-Mariola, podemos encontrar vários exemplos

da situação em que se encontra o transporte público e como eles podem responder a mobilidade existente.

Palavras-chave: transporte público, mobilidade, acessibilidade, rural, County-Mariola Alacant.

INTRODUCCIÓ

El transport públic i la mobilitat són conceptes molt utilitzats als estudis urbans (Miralles, 2002). No obstant això, al medi rural s'hi dona una realitat, la qual no pot passar desapercebuda. Es tracta d'un conjunt de desplaçaments que es produeixen de manera quotidiana des d'un municipi d'origen fins als altres. Diverses necessitats són les que mouen a les persones a realitzar els mateixos. Aquestes necessitats i voluntats que presenta la població es poden presentar com la mobilitat que duen a terme. La mateixa, s'ha de cobrir amb un conjunt de medis de transport. El que se'ns planteja com més eficient és el transport públic. És per això que des d'aquest treball es pretén plantejar l'anàlisi d'aquest element al medi rural. Tant les temàtiques sobre el medi rural, així com el transport públic, són temes que han sigut força estudiats per diversos autors. Aquestes s'han produït ja sigui des del punt de vista de la geografia, o des de la visió d'altres ciències i disciplines. No obstant això, pocs han sigut els autors que han ajuntat ambdós conceptes per tal de tractar aquest tema. Tant els estudiosos del medi rural treballen poc sobre el transport públic en aquestes àrees, com els experts en transports públics consideren els espais rurals com àrees on aplicar les seues teories. No obstant això, si que hi ha diversos treballs i iniciatives interessants. És per això, que cal prendre en importància aquesta visió.

L'objectiu del treball és aportar una visió sobre com és el transport públic al medi rural. Aquest es comporta de diverses maneres als espais urbans i és per això que cal veure com es desenvolupa als espais rurals. D'altra banda, els transports públics als entorns urbans responen a una demanda. Aquesta naix sota les necessitats de la població de mobilitat. Per això, cal considerar com es la mobilitat que es pot donar als espais rurals, per poder parlar d'un transport públic. Així, al treball s'agruparan les diverses visions recollides sobre transport i mobilitat a les àrees rurals, per tal de crear una visió teòrica de conjunt. A més, cal considerar els conceptes bàsics considerats, ja sigui per al medi urbà o de manera general, i veure com es poden aplicar al medi rural. Després d'aquestes consideracions teòriques, el treball planteja la visió d'un espai on es pot donar el conceptualitzat. Així, estem parlant d'una àrea rural molt destacada de les nostres terres. És el cas de la comarca del Comtat, que s'amplia a altres municipis grans d'influència que es trobem propers. Aquesta àrea té unes activitats econòmiques molts interessants, i els seus pobles suposen un camp d'estudi de considerable importància.

Els espais rurals poden veure's abocats a uns sistemes de transport públics molts deficientes, i de vegades quasi inexistent. Aquest fet provoca un cert aïllament sobre diversos sectors de la societat poden no tenir accés als medis de transport privat. D'aquesta forma, per veure com es planteja aquest problema, s'utilitzarà una visió de conjunt de la qual partirem. Aquesta ens donarà els aspectes teòrics que després cal plasmar en l'àrea d'estudi triada. Seguint aquest mètode, s'utilitzaran una sèrie d'eines gràfiques i cartogràfiques. Aquestes es basaran en una sèrie de dades obtingudes de les estadístiques oficials. Així, les dades provenen dels instituts Nacional i Valencià d'estadística, així com del ministeri de Foment. Per altra banda, un

conjunt de dades han sigut obtingudes mitjançant les entrevistes i enquestes dutes a terme a l'àrea d'estudi, respecte a aspectes relacionats amb la mobilitat i a l'ús dels transports públics, així com crítiques als mateixos. Amb tot açò, es pretén abordar un problema poc tractat i crear una certa consciència per a l'estudi del mateix.

Així doncs, el treball s'estructurarà seguit els plantejament ja anticipats. En primer lloc s'introduiran els conceptes generals relatius a la mobilitat i a l'accessibilitat, plantejant la seua aplicació possible sobre el medi rural. Seguidament, s'entrarà en contacte amb els diversos modes de transport que s'hi poden donar als espais rurals. Dels mateixos es farà una visió crítica, plantejant els diversos problemes que poden comportar. Així, es presentaran propostes que poden suposar una millora en les condicions dels transports rurals. Després de la visió teòrica del treball, es plantejarà el cas de l'àrea d'estudi. Després d'una breu presentació del territori, es mostrarà com es la població i quins són els comportaments que té respecte a la seua mobilitat. Així es plantejaran les diverses necessitats que porten la població a desplaçar-se. Darrerament, es veurà com són les característiques de la xarxa de transport de la comarca, per concloure amb una visió crítica de les mateixes i amb el plantejament de possibles solucions.

LA MOBILITAT AL MEDI RURAL

El medi rural, és un espai on, a banda de donar-se unes relacions econòmiques pròpies, la població té una sèrie de necessitats. D'ençà, veiem com els habitants dels espais rurals han de desplaçar-se fins altres municipis, per poder satisfer les seues necessitats. En alguns casos bàsiques, i en d'altres més lúdiques o espontànies. És per això, que cal establir el concepte de mobilitat dintre d'aquestos espais. Hem plantejar, el mateix, com un dels mots bàsics que cal conèixer per comprendre el treball i, després, aplicar-lo a l'espai a estudiar.

Mobilitat és una paraula que ens pot sonar propera. És així, pel important nombre d'estudiosos que l'han tractada. No obstant, aquesta sempre s'aplica a els estudis urbans i metropolitans, o a les xarxes de transport a escala major. El mot mobilitat parteix de l'adjectiu, *mòbil*. Aquest és ben sonat, especialment en la seua forma antònima: *immòbil*. Així trobem dos mots oposats. Immobilitat queda qualificada, a la nostra vida quotidiana, com un signe de disfuncionalitat, ja siga d'una persona o d'un territori. Per altra banda, mobilitat té una connotació més positiva. Es considerat com un canvi, més si no d'espai o d'estat, en una franja de temps (Bavoux *et al*, 2005). El verb moure's implica una sèrie de factors com un subjecte, causes, condicionants, o medis, entre d'altres. Una definició de mobilitat podria ser la suma dels desplaçaments que fan els ciutadans (Ciuffini, 1993). Aquesta presenta, de manera ximple, els significat del mot. Una altra es podria basar en un principi essencial: "la mobilitat és una activitat humana fonamental i necessària" (Hoyle, 1992, p. 3). Segons el mateix autor, ens trobem en la societat o sistema que ens trobem, es tracta d'un element necessari en termes funcionals i de desenvolupament.

La mobilitat a la qual fem referència és a la que comporta uns desplaçaments periòdics. És per això, que cal parlar *mobilitat quotidiana* amb la finalitat de diferenciar-la d'altres tipus de mobilitat, com poden ser la residencial, o la de canvi de domicili. (Miralles, 2002). A tot açò, s'ha afegir, que quan parlem de mobilitat, no només ens centrem en els *moviments pendulars* realitzats del domicili al lloc de treball o d'estudi. Hi han un conjunt d'altres activitats que, com veurem, motiven la mobilitat diàriament. Estem parlant d'activitats d'oci, esportives, artístiques, entre d'altres. Açò és així, pels fenòmens que es donen als municipis diàriament.

El model fordista, plantejava un tipus de mobilitat molt pautada, degut a la gran concentració a les fàbriques de treballadors. Aquest fet permetia parlar de *mobilitat pendular o de commutació*.

El concepte mobilitat és molt ample i es pot aplicar amb variades intencions. El mateix ha substituït, en diversos àmbits, al concepte *transport*. Açò es deu a l'ampliació de la precisió lingüística. Una altra visió de la mobilitat, però que no entra en conflicte amb la mateixa, seria la de *dret inherent* a la condició de ciutadà (Herce, 2009). Aquesta visió del concepte, justifica un dret. Els nostres pobles i les seues infraestructures constitueixen un espai públic, un espai de tots els ciutadans. Per això, el cobriment de les necessitats bàsiques és un dret. Aquest dret es pot exercir, com veurem, de diverses maneres.

La mobilitat, com s'ha vist, és una necessitat pròpia de les persones. A més de ser una necessitat, és un dret. El ciutadà exerceix el seu dret a la connexió i a la mobilitat. És per això que es creen una sèrie de fite jurídiques per tal de protegir aquest dret. Des de la Comissió Europea, al 2009, apareix un *Pla d'Acció de Mobilitat Urbana*. En aquest es defensen els drets dels ciutadans de la Unió Europea a la mobilitat en un entorn sostenible i eficient. Es fomenta la promoció de polítiques integrades per arribar a una gestió dels transports més sostenible, satisfactori i saludable. A una escala més pròxima, des de la Generalitat Valenciana s'aprova la *Llei 6/2011, d'1 d'abril, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana*. A aquesta, es defensa el dret a la mobilitat de tots els valencians i estableix els paràmetres per a desenvolupar-la amb «el màxim respecte per la seguretat, els recursos energètic i la qualitat de l'entorn urbà i del medi ambient». D'aquesta manera, jurídicament, el dret a la mobilitat està garantit a les diverses escales. No obstant això, aquest dret no és el just que hauria de ser-ho. La mobilitat se'ns presenta com un fet dels espais urbans, deixant de banda el medi rural. La normativa exclou als habitants de les àrees on trobem municipis menys poblats. Malgrat que hi ha menys habitants, degut a les diverses necessitats, un habitant d'un poble pot realitzar més desplaçaments que un de la ciutat. És per això, que caldria revisar aquesta normativa per poder englobar tots els ciutadans de la mateixa manera, sense cap mena d'exclusió.

Una altra visió per entendre la mobilitat és la de *relació*. Així, cal atendre a les relacions entre l'organització espai-temporal de la producció i l'organització espai-temporal de la reproducció. Aquestes relacions són marcades i conceptualitzades, de vegades per certs autors, com molt rígides. En el context *postfordista* al qual vivim, cal ampliar aquestos preceptes. La mobilitat es vincula a molts fenòmens interrelacionats entre sí. Clar és que poden ser tant de producció com de reproducció. No obstant això, cal veure la mobilitat actual, com un núvol de relacions entre els ciutadans. El propi terme, expressa la complexitat dels moviments de les persones a l'espai geogràfic. Per fer una valoració, s'exigeix una integració més estricta dels desplaçaments en les qüestions econòmiques i socials, així com en les seues dimensions temporals i territorials.

La mobilitat no és universal i igual per a totes les persones. Es poden plantejar una sèrie de restriccions de divers tipus. Aquestes són de motiu territorial, si alguna àrea, per diversos motius té manca de les diferents infraestructures necessàries per dur a terme el seu desplaçament. Així, per motius físics o per motius de decisions polítiques, un territori pot no tindre disponibles infraestructures com xarxes viàries o ferroviàries. D'altra banda, poden ser de motiu social, si a un territori s'hi donen unes infraestructures, més o menys acceptables, però els residents que han de dur a terme la mobilitat, no tenen els recursos adequats per poder utilitzar-les. Així, a un espai podem trobar una sèrie d'infraestructures viàries òptimes.

Però si una persona no té els suficients recursos per adquirir un vehicle o per disposar del corresponent permís de conduir. Si aquest problema és bastant homogeni en un territori, estariem davant un fenomen socio-territorial de restricció de la mobilitat. Aquest és el que es pot donar en alguns dels diversos espais rurals. La restricció d'aquesta mobilitat, podria suposar un trencament, respecte al desenvolupament, en qualsevol sentit.

A les àrees rurals, les necessitats de mobilitat que es poden plantejar són diverses. Per una banda, trobem els moviments coneguts com pendulars o *cummuting*. Aquestos es basen en la necessitat que tenen les persones per anar als llocs de treball o d'estudi. En el cas dels pobles, els seus veïns s'han de traslladar cap a altres municipis on es troba el seu lloc de treball o estudi. En el cas dels primers, cal apreciar que, a dia d'avui, la població rural es dedica a diverses activitats. Molts habitants dels pobles es dediquen als serveis sanitaris, educatius, administratius i altres servicis. Aquestes professions no són demandades al medi rural, per això molts ciutadans han de realitzar desplaçaments quotidians a ciutats veïnes o municipis més grans. Per la part dels estudis, en molt municipis rurals trobem escoles públiques elementals. Aquestes, si més no, només garanteixen l'educació durant una etapa limitada. És per això, que per rebre els estudis secundaris s'han de traslladar a un altre municipi on es done un centre educatiu de secundària. A més, els estudis de caire professional, es poden donar als dits centres o a altres, més propers o més llunyans. D'altra banda, pel que fa als estudis superiors, també impliquen un major desplaçament cap a altres municipis. Tot açò marca les pautes d'unes necessitats quotidianes de mobilitat, que s'han de cobrir d'una manera o d'una altra.

A aquestes necessitats de mobilitat quotidiana cal afegir-ne d'altres. Si seguim en la línia educativa, hi ha gent als espais rurals que cerca educació cultural, esportiva o d'idiomes i que l'ha de cursar en altres municipis on es donen. Aquestes persones han d'utilitzar algun medi de transport per poder realitzar les pertinents. Així, si un ciutadà necessita arribar a una escola d'idiomes o a un conservatori de música i dansa, haurà de desplaçar-se diàriament cap a altres municipis. Una de les altres necessitats vinculades a la mobilitat del medi rural són les que tenen alguna cosa a veure en les compres. Al pobles, habitualment, s'hi localitzen diversos comerços depenent de la quantitat d'habitats que tinguen. A més, un o dos dies a la setmana s'hi realitzen jornades de mercat on els habitants dels municipis rurals, poden comprar alguns dels queviures necessaris, així com roba o alguna de les eines de la llar. Una altra necessitat bàsica, és l'accés a la salut. Molts dels poblament rurals disposen d'un petit ambulatori, basat en la tradicional casa del metge. Allí poden disposar d'un metge de capçalera i altres serveis bàsics com infermeria. No obstant això, per poder acudir als especialistes sanitaris, es necessita dur a terme un desplaçament cap a municipis més propers on es localitze un centre de salut o un hospital al qual es trobe el servei adient. Les urgències també es localitzen a altres municipis. Hi ha altres serveis dels quals la població rural té necessitat. La seguretat és una cosa que ignorem però que és bàsica. Si la comissaria de policia més propera es troba a 10 quilòmetres, cal realitzar un desplaçament en cas de voler fer una denúncia o una altra gestió. Així, altres gestions s'han de fer a altre municipis mes grans, com l'obtenció o renovació d'identificació, o la demanda de diverses ajudes.

Una altra mobilitat ja no es basa en la simple necessitat, sinó que es fonamenta en altres qüestions. Aquestes tenen més a veure en les voluntats lúdiques o d'oci. D'aquesta manera, este tipus de desplaçaments resulten clau. Els habitants de les localitats amb poca població, cerque relacionar-se en persones d'altres municipis. Aquestes relacions es donen en les diverses etapes de la vida. Tal volta, les que més es solen remarcar en els estudis sociològics,

siguen aquelles vinculades amb els joves. Els mateixos, durant la seua etapa de formació secundària fora del municipi, han conegut a companys dels municipis més propers amb els quals han arribat a tindre diversos nusos de relació. En aquest punt, s'han de realitzar desplaçaments per satisfer totes aquestes demandes no vinculades a necessitats.

En definitiva, per comprendre les pautes de mobilitat d'un espai rural, hi ha conèixer l'entramat de necessitats i desitjos que comporten que es duga a terme, o no, un desplaçament determinat. Així podrem aplicar els diversos preceptes de mobilitat.

ÉS EL MEDI RURAL ACCESSIBLE?

Després d'haver vist en que consistia la mobilitat, cal seguir desgranant els diversos conceptes que se'ns posen per davant, al llarg del nostre plantejament. Així doncs, moltes vegades, se'ns ha presentat el medi rural com un espai aïllat i inaccessible. L'accessibilitat és un factor clau per a la mobilitat, i com a tal, cal definir-lo. L'accessibilitat d'un lloc és la major o menor facilitat, mitjançant la qual, el dit lloc pot estar connectat des d'un o diversos llocs, amb l'ajuda i la utilització dels medi de transport existents (Bavoux *et al*, 2005). L'accessibilitat no es limita només a la possible connexió o no d'un lloc donat, sinó que també presenta les dificultats en els desplaçaments en funció de les distàncies entre els llocs. El sistema de transports serà, doncs, un reflex de l'accessibilitat a un lloc o un altre.

Així doncs, els transports tenen un interès que naix en les necessitats de desplaçaments i mobilitat que tenen les persones. D'aquesta manera, els transports es plantegen com a un suport de l'activitat humana. Per tant, els mateixos han de satisfer a la demanda. Quan parlem d'accessibilitat, cal que tinguem en comtes totes aquestes apreciacions.

Els llocs als quals es tracta d'accedir no són, si mes no, el reflex d'un conjunt d'activitats que s'hi realitzen i s'estableixen com atributs de l'espai en qüestió. Així, cal plantejar, també, la visió de l'accessibilitat d'un lloc, en funció als atractius de diversa índole de l'esmentat lloc. És per això que, a la funció que es pot elaborar per plantejar l'accessibilitat d'un lloc, cal introduir els atractius que presenta un determinat espai. Es pot tractar, per exemple, de l'accessibilitat a llocs de treball, a comerços, a serveis o a la població, entre d'altres. Dintre d'aquesta visió, el més destacat és l'atractiu de les destinacions i la seua capacitat per atreure. L'accessibilitat ens mostra, partint d'aquesta percepció, un problema de localització relatiu als llocs en relació a una funció d'atracció i un problema d'interacció espacial que comporta l'estudi de la intensitat dels fluxos entre els diversos llocs.

A partir de les premisses anteriors, generals sobre l'accessibilitat, cal plantejar diversos aspectes per desenrotllar el concepte i aplicar-lo als espais rurals. La primera qüestió que cal posar és, si accedir és un dret o un privilegi. Com hem vist al punt anterior, el dret a la mobilitat estava garantit per una sèrie de normatives -o, al menys, als espais urbans i metropolitans-. Per tant, l'accés a un lloc ha de ser concebut com un dret de les persones. Però aquest dret no és del tot garantit a molts espais, aïllats o inaccessibles. D'aquesta manera, l'oposició entre els mots dret/privilegi es veu oposat. El dret es planteja però, d'una manera o una altra, acaba limitant-se a un conjunt de persones, establert-s'hi els privilegis. Així doncs, cal transposar tots aquestos preceptes a l'accessibilitat. Amb l'aparició del transport privat, es genera un privilegi que afavoreix a una part de la població que pot permetre's l'us de l'automòbil. Així, es privilegia a un sector de la societat, metre que se'n margina a un altre. Si

un espai és només accessible amb el transport privat, cal considerar-lo com un lloc aïllat al qual només hi poden accedir una sèrie de persones privilegiades.

Està el medi rural connectat?

Partint del que hem vist, relatiu a l'accessibilitat, cal ampliar el contingut parlant de la connexió i l'articulació del territori per fer la pertinent aplicació al medi rural. És molt interessant conèixer si un territori és accessible, però des del punt de vista pràctic, també resulta molt interessant saber si està interconnectat amb el seu entorn. D'aquesta manera, l'aplicació al medi rural és més senzilla. Els municipis d'una comarca en concret poden ser accessibles, però si no s'hi dona una interconnexió entre els mateixos, no es pot arribar a una possible cooperació.

En aquest punt, és en el que cal que introduïm els conceptes de *desenvolupament* i *reequilibri territorial*. Es poden plantejar com a contradictoris si presentem el desenvolupament, com un fet local i aïllat, on es centre el desenvolupament en un espai propi del municipi en qüestió. No obstant això, si s'evita la focalització del desenvolupament en un municipi i hi ha una cooperació entre els diversos municipis de la comarca, es pot dur a terme el reequilibri territorial, junt al desenvolupament de tota la comarca en qüestió. El factor transport és clau a l'hora de comprendre tots aquests fenòmens que es produeixen (Gutiérrez, 1988). Per un costat trobem com la població té una sèrie de necessitats, i per altra observem com els municipis intenten crear infraestructures que puguin millorar les dites necessitats. No obstant això, el paral·lisme entre infraestructures a municipis on no hi ha població suficient per utilitzar-los amb freqüència.

Partint d'ací, molt autors plantegen que els municipis haurien de cooperar a l'hora de crear les infraestructures de serveis, per tal de que les mateixes foren utilitzades assíduament. Per exemple, en comptes de construir un "Centre Cultural" a cada poble d'una comarca determinada, se'n podrien construir un o dos a determinades localitats, i així poder rendibilitzar millor les infraestructures. Malgrat aquest tipus de cooperació, els autors es deixen un buit: no es parla de cooperació en matèria de transports, ni tampoc d'una accessibilitat als equipaments construïts a nivell comarcal. No tindria massa sentit un "Centre cultural comarcal", si no hi haguera un mode de transport que el fera accessible o comunicable. D'aquesta manera, ja anticipem la visió de la importància del transport públic.

EL TRANSPORT PÚBLIC AL MEDI RURAL

El transport, naix de la conjunció de les necessitats i les obligacions, vistes amb el relatiu a la mobilitat. Els transports públics, són un tipus de mobilitat que exerceixen els ciutadans. Aquesta reflexió és la que podríem extreure a partir del vist anteriorment. Els territoris desenvolupen el conjunt de modes de transport públic per abastir les necessitats de mobilitat. És per això, que cal interrelacionar ambdós conceptes. La finalitat dels transports és el desplaçament de persones i bens. Es per això que es pot definir el transport públic com la transferència de persones i mercaderies entre els diversos espais geogràfics d'una àrea organitzada (Vera, 1984). Amb aquesta definició, veiem grans semblances amb el de mobilitat.

Per definir i segregar una mica els mots, transport públic i mobilitat, cal fer una diferenciació entre el *mitja o medi* i el *fet*. D'aquesta manera, la mobilitat és un *fet*, mentre que el transport públic és el *mitja* que s'empra per dur a terme aquest *fet* (Herce, 2009). Així doncs, podem definir al transport públic com el mitja utilitzat a les ciutats per cobrir les necessitats de mobilitat dels ciutadans. Però el transport públic no és qualsevol mitjà. Es tracta d'un medi utilitzat per diverses persones de manera lliure. El cognom que lo afegim al mot transport, és el de *públic*. Aquest ve definit pel diccionari de l'Institut d'Estudis Catalans com “Relatiu a la nació, a la comunitat” o “de què pot fer ús tothom”¹. Partint d'aquesta definició, es poden fer diverses apreciacions. En primer lloc, cal ressenyar que es tracta d'un transport del que pot gaudir la comunitat, és a dir, tothom. El públic, com ha tal, ha de ser prioritari per defensar el benefici d'una comunitat de persones. Així doncs, el transport, com l'educació o la sanitat, hauria de ser-ho de forma sistemàtica.

Altres són els conceptes que s'utilitzen per parlar d'aquest tipus de transport. Així, trobem el mot *transport col·lectiu* que fa referència a l'ús del mateix, per diverses persones. En aquest es remarca el fet de que és de tots, sense cap mena de privilegis. De la mateixa manera, trobem el mot francòfon *transports en comú*, que pot derivar en el de *transports del comú*. Tots aquests s'empren per definir un mitja al servei dels ciutadans, que ha de cobrir les necessitats comunes que es donen a una territori, formant xarxes de transport. Així doncs, veiem com els transports públics s'agrupen en xarxes. Aquestes sorgeixen de la interrelació dels mateixos de diverses formes i amb diverses finalitats. Per tant, mobilitat i transport públic s'interrelacionen i es connecten per tal de cobrir les necessitats dels ciutadans. El transport públic és una mena d'exercir la mobilitat. És, a més, l'opció més accessible per a totes les persones, ja que no es privilegia a ningú, en un principi, i tots tenen els mateixos drets a utilitzar-lo, independentment, del seu coneixement de conducció o dels recursos econòmics.

En el cas de les àrees rurals, la baixa densitat de la població, causa problemes a l'hora de desenvolupar una xarxa de transports de la que puguin gaudir totes les persones, especialment les que no disposen de vehicles privats. A molts països, es planteja un problema d'accessibilitat en aquest sentit. Malauradament, les polítiques dutes a terme pels diversos organismes, no han sigut eficaces a l'hora de reconèixer aquest problema. No obstant això, es poden dur a terme una sèrie d'alternatives més o menys eficaces (Nutley, 1992).

Molts dels problemes vinculats al transport al medi rural, estan vinculades amb les característiques físiques del entorn del dit medi. A aquest cal afegir-li un dels factors definidors d'una àrea rural en sí. La densitat de població juga un paper clau a l'hora de plantejar el problema. Als espais rurals, aquesta és baixa i, per això, moltes vegades es veu poc justificada la xarxa de transports pública. Cal referir-se a la demanda a escala local de transports, de la mateixa manera que cal que analitzem la facilitat o dificultat dels desplaçaments diaris, com les compres. Cal ser conscients d'una visió més propera amb els passatgers i no centrar-se tant en el tràfic com una cosa abstracta.

La demanda de transport és una variable econòmica que s'ha de complir per poder satisfer un territori amb un sistema de transport públic. En termes d'infraestructures, podria significar que una gran concentració de vies de transport, tant de carretera com ferroviàries, és necessària per cobrir la extensió espacial d'una regió rural, podria ser desproporcionada respecte a la

1 Aquesta definició és l'exacta obtinguda de la versió digital online del Diccionari de la Llengua Catalana, de l'Institut d'Estudis Catalans, en la seua segona edició. Aquest es troba disponible a: <http://dlc.iec.cat/index.html>. [Consulta el 16/05/2013].

població o el tràfic potencial de la dita regió. És un cas semblant amb el que ocorre amb els servicis. Per mantenir una cobertura geogràfica ampla dels diversos medis, moltes vegades és necessària una reducció de les freqüències o l'adopció de medi de transport més reduïts. Aquest fet implica una limitació dels horaris i l'adopció d'uns, que en molts casos, no solen ser els més adients. Es planteja, doncs, un debat entre el tipus i l'escala dels transports oferida, i la naturalesa de la demandada.

El problema del transport als espais rurals

El terme problema, es pot aplicar al transport als espais rurals degut als plantejament que hem fet abans. El sistema públic de transport als espais rurals, presenta una sèrie de problemes de diversa índole. És per això que tots, es poden englobar en un problema que naix de la conjunció de tots els dits. El terme pot ser entès com un problema per les institucions o per els residents de les àrees afectades. El factor fonamental que troba aquest problema, als països desenvolupats, és una experiència de xarxes de transport amb uns costos relativament elevats, i un volum de passatger cada cop menor. Així, només hi han quatre factors, als quals el transport públic pot ser econòmicament factible, al medi rural²:

- a) A àrees on la presència històrica d'aquestos transports ha sigut fonamental i ha tingut una demanda, que està ben assentada.
- b) A sectors específics de la població, on si es pot oferir un servei de transports amb una demanda assegurada. Aquest podria ser el cas del transport escolar.
- c) Zones on es donen infraestructures úniques i on les estructures econòmiques i socials són favorables als nous modes de transport innovadors.
- d) Localitats que es troben, físicament aïllades i a les quals només es pot accedir amb un medi de transport públic. Aquest és el cas de territoris aïllats d'alta muntanya als quals s'ha d'accedir en telefèrics o trens-cremallera, o a les illes petites a les quals s'accedeix en un servei de ferri.³

El tradicional transport públic, ha sigut sempre força vulnerable a les àrees rurals, degut a la dispersió de la demanda. Un altre aspecte que influeix en aquest problema, és el fet de que l'automòbil privat siga un medi de transport valorat i en continu creixement, al medi rural. El transport privat no s'ha de sotmetre a unes línies fixades i a uns horaris, com l'autobús o el tren. És personal i individualista, convenient i flexible. A més, al medi rural, no es manifesten els problemes típics de les ciutats com el transit poc fluït. Al medi rural, no hi han congestions, ni problemes amb l'estacionament, i la contaminació no és un fet tan present com a les ciutats. Des de l'aparició dels vehicles privats, un dels trets fonamentals que s'han donat és la visió d'aquestos com necessari als espais rurals. Així, amb la presència dels vehicles privats, els problema del transport públic rural es fa creixent, de manera que els ciutadans veuen un major nombre d'avantatges en un transport personal que en un del qual han de dependre.

2 Aquestos són els tres casos plantejats per l'autor Setephen Nutley, al seu capítol de llibre "Rural reas: The accessibility problem", 1992. (Veure bibliografia). Als mateixos, se'n afegeix un cuat basat en l'anàlisi de diversos casos per part de l'autor.

3 En aquest cas es descarta la possibilitat d'accés amb transport privat. No obstant això, utilitzant o helicòpters o vaixells privats, també s'hi podria accedir. Si més no, es consideren aquestos modes de transport com molt limitats i molt poc accessibles per una persona de classe mitja.

L'augment del transport privat comporta com conseqüent, un problema pel que fa la crisi dels serveis d'autobús contactats per les institucions públiques. Les companyies d'autobús no poden competir, a llarg plaç, amb el procés d'ampliació de l'ús de l'automòbil propi. Les seues possibilitats de resposta són molt limitades. La reducció de l'extensió de la xarxa, una reducció d'horaris i un augment de les taxes del viatge, són mesures que redueixen les despeses de les empreses o de les administracions. No obstant, aquestes mesures comporten una situació inestable. Amb cada ajust que es realitza de la xarxa de transport, hi ha un descens del nombre de passatgers. Les relacions de intercanvi de percepcions en aquest procés són fonamentals. Així, la percepció de que la xarxa de transport com inadequada i deficient, provoca que un major nombre de persones es vegem conduïdes a adquirir el seu vehicle privat i a utilitzar-lo amb major freqüència. Així s'entra en un cercle viciós, que es basa en un empitjorament continu de les xarxes de transport públic. Una solució que s'ha dut a terme, és la de cercar major nombre d'ajudes externes. No obstant això, si s'obtenen les ajudes, s'han de mantindre estables i augmentar de manera paral·lela amb els costos. Aquest fet és molt complicat. Pel que fa al transport ferroviari, ocorre, essencialment, el mateix. Amb la disminució de la demanda, es prenen mesures com la disminució de la freqüència de pas o un manteniment molt escàs. Aquest deriva en el deteriorament de les infraestructures, i la decisió final de tancar la línia conseqüent.

Així, veiem com aquest problema està present en la nostra quotidianitat. Aquest problema arrastra darrere una sèrie de conseqüències socials a remarcar. La manca de transport públic afecta a les persones més vulnerables de les localitats rurals. En aquest grup trobem a les persones majors que no disposen de transport privat. A aquest fet, cal afegir, que les persones que habiten al medi rural, són les que han de realitzar desplaçaments més importants a l'hora d'accedir als serveis bàsics. Aquestes veuen com empitjora força el seu accés a la mobilitat. Per tant, les persones que no disposen de vehicles privats, veuen un empitjorament de la seua qualitat de vida. Aquest pot representar, com conseqüència final, l'emigració cap a àrees on els serveis són més accessibles. El transport públic rural és un problema que cal analitzar i cal millorar.

Els medis de transport públic rural

Un cop vist els conceptes bàsic i d'haver plantejat el problema que es dona al medi rural, cal fer una apreciació dels diversos modes de transport que s'hi poden donar. Aquestos són molt semblants als que trobem a les ciutats. No obstant, s'han d'adaptat a unes exigències pròpies que ara es veuran.

Transport públic per carretera

Aquest és el que es ve realitzant per la xarxa d'autobusos corresponent. Els autobusos són un medi de transport molt divers, degut a l'ampli nombre de tipus que hi trobem. Hi han serveis fins a 200 passatgers. El servei d'autobús es dona des de fa diversos anys, i durant alguns, va ser el medi més utilitzat als espais rurals. Que el trajecte s'haja de fer amb autobús, vol dir que s'ha de fer per carretera. Açò significa que aquest medi de transport públic ha de compartir el seu espai amb els altres vehicles privats. Al medi rural, aquest fet no és tan destacat com al rural. Les vies públiques i diverses carreteres no tenen una saturació tan elevada com la que es pot trobar a les àrees urbanes i metropolitanes. Els trajectes que es realitzen entre els pobles,

fan una parada, com a mínim, als mateixos. La parada d'autobús d'un poble es sòl trobar a les afores del mateix, assegurant que el vehicle no haja d'accedir pels estrets carrers de les localitats.

Històricament, va tindre molt d'interès quan va sorgir degut a la possibilitat que tenien els ciutadans de realitzar els seus desplaçaments quotidians de manera més ràpida i econòmica, i de poder accedir a una sèrie de serveis que no es donaven al seu municipi. Era especialment atractiu als llocs on no es disposava de ferrocarril, o per als desplaçaments de menors distàncies. Amb la progressiva generalització de l'automòbil privat, el transport públic en autobús perd el seu ús i la seua importància. Es du terme un procés progressiu que s'ha sistematitzat anteriorment.

Paral·lelament a la generalització de l'automòbil, veiem com sorgeix un altre tipus de transport de caire públic. Es tracta del taxi, que apareix a les ciutats però s'estén en part al món rural. Aquest no és pot qualificar com un transport públic per complet, ja que no és un mode de transport col·lectiu. No obstant això, totes les persones poden accedir a ell. Presenta les comoditats d'un transport privat, però a major abast. L'aparició d'aquest també frena l'extensió de l'autobús. Tal vegada, la característica més remarcable d'aquest medi de transport públic, siga el seu cost força significatiu. A més, no totes les localitats poden gaudir d'un taxista. Açò vol dir, que hauran de pagar les taxes corresponents del servei prestat, mes el cost d'haver anat a la localitat determinada.

Per tant veiem dos medi de transport que es poden dur a terme per carretera: l'autobús i el taxi. Les diferències són notables, però cap dels dos ha sigut molt destacat al medi rural. Als pobles, cada cop més, el vehicle privat provoca la desaparició de línies d'autobús o de serveis locals de taxi. No obstant això, els elevats costos del vehicle privat⁴ generen que moltes persones es plantegen la seua utilització. Així, ens trobem davant un transport per carretera deficient, o que és força costós econòmicament.

Transport públic ferroviari

Al medi rural, trobem un transport ferroviari molt limitat però que és present i el considerar-lo. Aquest, a diferència de l'autobús, utilitza unes infraestructures pròpies. Aquest fet suposa que no s'ha d'enfrontar a problemes de trànsit. No obstant això, el transport per ferrocarril és menys flexible que el realitzat amb autobús, i és més difícil que s'adapte a les situacions adverses (Nutley, 1992). Els ferrocarrils s'implanten amb la industrialització dels espais. El medi rural pot haver tingut una industrialització, o no. Malgrat això, les rutes que es realitzen o realitzaven entre els grans nuclis, podien tenir diverses parades a les localitats rurals. Aquest fet va provocar que foren una forma de transport públic a la que podia tenir accés la població rural, a l'hora de traslladar-se cap a municipis més grans per satisfer les seues necessitats.

Amb el pas del temps, i malgrat ser un medi d'infraestructura diferent a la dels vehicles privats, es veu afectat per aquestos. De fet, la característica de tindre una infraestructura diferent, va jugar força en contra d'aquest mitjà. El primer que es pot fer quan es veu que no és rentable la utilització del ferrocarril, és un menor manteniment del seu entramat. Açò comporta un fort deteriorament, que pot acabar en el tancament de la via.

4 En l'actualitat, el elevat preu de la gasolina i de les reparacions suposen un punt negatiu per als transports privats. No obstant això, degut a que la xarxa de transports públics està degradada, s'han de seguir utilitzant.

En l'actualitat, malgrat que la seua presència és molt limitada al medi rural, trobem una sèrie de tipus de transports ferroviaris que, d'una manera o un altra i, podrien introduir-se als espais rurals. El tren tradicional és interessant, especialment si el que es pretén es fer trasllats de major recorregut. D'altra banda, també trobem altres transports més lleugers com el tramvia. Aquestos es podrien adequar millor als espais rurals per tal d'interconnectar-lo de manera més econòmica. Cal remarcar, a banda d'açò, la importància que té el transport ferroviari electrificat a l'hora de plantejar una xarxa de transport sostenible. El seu baix grau de contaminació fa que la seua aplicació siga molt interessant des d'aquest punt de vista.

El “transport a la demanda”: una alternativa pràctica

El *transport a la demanda*⁵ és una combinació de diversos modes de transport que es pot realitzar al medi rural, com a resposta a la manca de línies de transport públic. Estem davant d'un medi de transport a meitat camí entre els autobusos i els taxis. És un medi de transport força personalitzat que es presenta com a resposta a la manca de transport públic i al problema que açò representa. Les persones que no disposen de transport privat es veuen, en molts casos aïllades. Aquestes s'han de plantejar abandonar la llar cap a zones on tinguen major accessibilitat. Les línies d'autobusos s'han tancat degut a la baixa rendibilitat. És per això que se'ns planteja un nou mètode. Es tracta d'un transport on les persones prenen les decisions.

Aquest consisteix en una sèrie de línies de transport col·lectiu per carretera, dutes a terme per autobusos. El tipus d'autobús, depèn de la demanda, així, es poden donar, des dels autobusos convencionals fins mini-busos o furgonetes. Les línies estan fixades i tenen una sèrie de parades assignades. Aquestes parades no són obligatòries sinó que són facultatives, van lligades a la demanda de transports. Mitjançant un sistema telemàtic, es realitza una petició de transport. A partir d'aquest moment comença a desenvolupar-se el sistema que consisteix en sol·licitar, amb una antelació fixada, la prestació de servicis de transport. Amb les demandes, es realitza el trajecte, només pels llocs que s'ha sol·licitat, agilitzant el servei. Es poden realitzar sol·licituds d'última hora, sempre que quedin places al vehicle on es vol realitzar el transport.

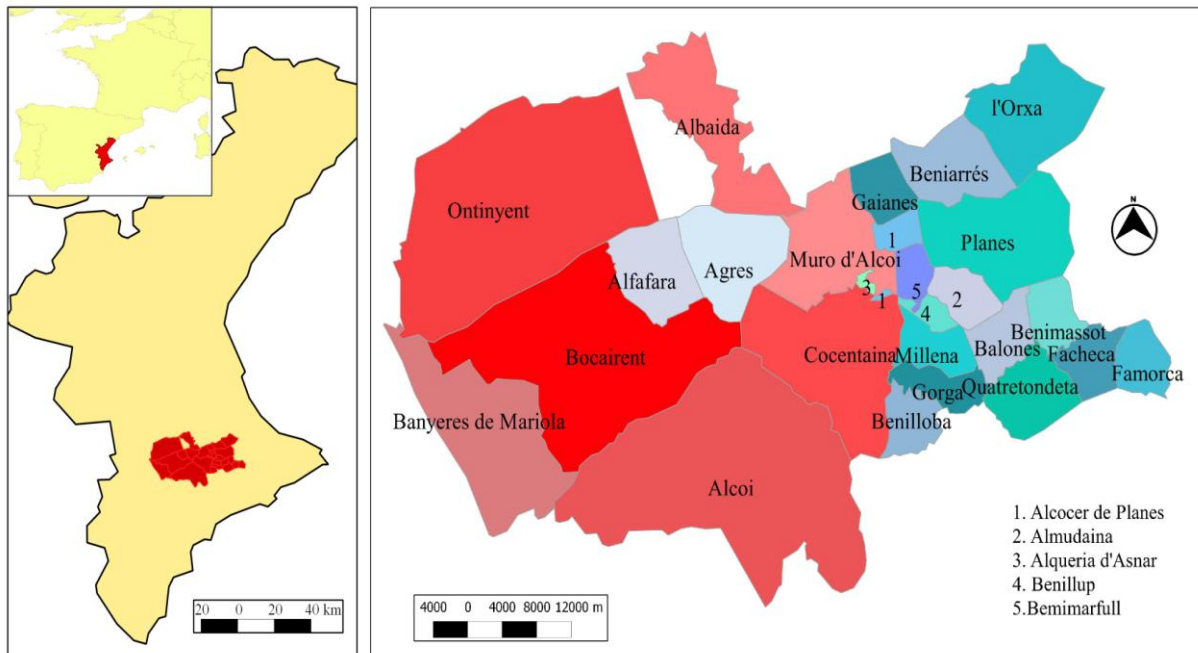
En aquest tipus de transport públics, les noves tecnologies són cabdals, ja que per a que el procés siga el més òptim possible, s'han de fixar una sèrie de sistemes de comunicació entre les persones que han d'utilitzar els serveis. El seu ús és molt interessant, ja que s'eviten les despeses d'un transport públic menys elàstic, que provoca una menor utilització. El transport a la demanda es pot complementar amb serveis que si són rendibles, com l'autobús escolar. També s'evita l'augment dels vehicles privats i l'aïllament i el retrocés dels espais rurals. Així, pot ser una interessant aposta de la qual es podria gaudir al medi rural d'una eficient oferta de transports, amb un estudi personalitzat de la demanda i una adaptació als diversos factors.

5 La informació relativa a aquest tipus de transport públic, s'ha extret de les dades i les ponències que es van realitzar al *I Forum de Transport Rural* realitzat a Valladolid, l'abril de 2010. En el mateix van realitzar ponències diverses persones coneixedores d'aquesta modalitat de transport, així com empreses i institucions que mostraven diverses experiències.

L'ESPAI D'APLICACIÓ DEL CAS: EL COMTAT-MARIOLA

Seguit amb el plantejament del treball, cal ara centrar-se en una zona concreta. És el cas de la comarca del Comtat, un espai complex, on es donen un conjunt de pobles on podem aplicar els plantejaments fets al llarg dels apartats teòrics. Així, seguit el mètode, del general al particular, passem a centrar-se en un espai geogràfic concret amb unes característiques concretes. Així, d'aquesta manera, es poden començar a exemplificar tots els aspectes teòrics.

Figura 1. Àmbit d'estudi dels municipis del Comtat-Mariola



Font: Elaboració pròpia.

A la figura 1, veiem la distribució, sobre el mapa, dels diferents municipis als quals farem referència, a partir d'aquest punt, en el treball. Per a fer la corresponent delimitació, s'han pres com a base els municipis que integren la comarca del Comtat. Aquests formen un entramat de pobles amb unes característiques comunes. La seua localització entre dos espais importants com són València i Alacant, resulta clau. També té força importància, la seua localització entre conjunts muntanyosos. Aquesta fisiografia abrupta ha de ser un factor clau per interpretar l'espai. Són municipis molt diversos, per tant, es crea un espai heterogeni amb activitats molt canviants entre els municipis. Aquest fet, ha possibilitat el creixement d'alguns municipis, i la reducció d'uns altres. D'aquesta manera, cal definir que ens trobem davant una àrea amb unes característiques molt determinades.

A més, la comarca del Comtat, s'amplia amb un conjunt de ciutats o municipis grans, que d'una forma o un altra, influeixen en la mobilitat els transports. És per això que es trien els municipis i ciutats propers que ofereixen una sèrie de serveis i, que són també la destinació per al treball de moltes persones. Així, la comarca s'amplia i per això l'anomenem Comtat-Mariola. Si seguim en el plantejament dels municipis d'influència, a la Figura 1 veiem dos tonalitats de colors predominants: els rojos i els blaus. Els primers fan referència al nivell dels municipis grans. Els podríem qualificar, d'aquesta manera, com municipis de recepció dels desplaçaments, malgrat que des d'aquests també es desplacen persones. Aquests municipis

són Muro i Cocentaina, del Comtat; Alcoi i Banyeres, de l'Alcoià; i Bocairent, Ontinyent i Albaida, de la Vall d'Albaida. Els representats a tonalitats blaves són els pobles que emeten la seua població. Aquestos són els que utilitzarem al treball a l'hora de caracteritzar la situació de transport públic al medi rural.

Així doncs, ens trobem davant l'espai d'influència de diverses àrees. Per una banda trobem les valls més orientals com la de Perputxent, la de Seta, la de Travadell, o la Baronia de Planes. Seguidament, trobem un eix central on apareixen els municipis més important. Aquest eix és el d'Alcoi-Cocentaina-Muro que podem estendre cap a la vila d'Albaida. A l'altra banda d'aquest eix, i separats de la resta de xicotetes localitats rurals, trobem els municipis de la Valleta d'Agres. Aquestos ofereixen un grau de centralitat, entre les diverses ciutats de l'àrea, que els dota de la posició de nexa entre els municipis més grans. És per aquesta característica, que al llarg dels punts següents es donarà importància als exemples d'aquests dos municipis. Aquestos tenen influència de municipis grans com Bocairent, Ontinyent i Banyeres.

LA MOBILITAT ALS POBLES DEL COMTAT-MARIOLA

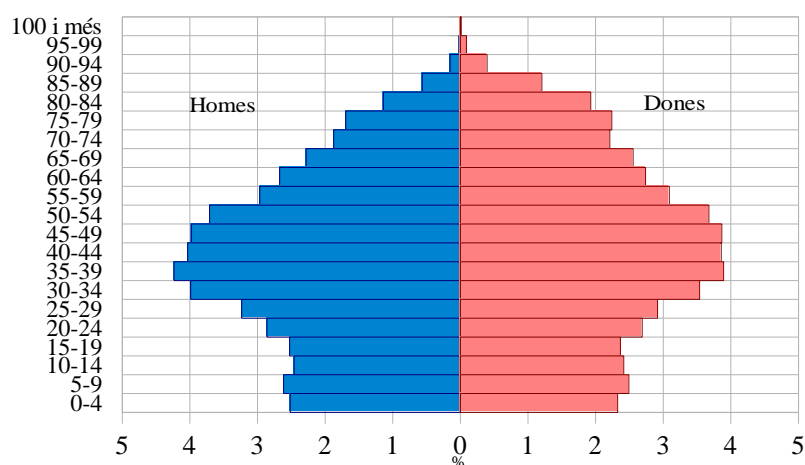
La mobilitat, com hem exposat a l'apartat anterior, obeeix al conjunt de desplaçaments que, la població d'un espai realitza a l'hora de cobrir una sèrie de necessitats o altres activitats. Per tant, a l'espai a estudiar, cal que ens plantejem aquests aspectes. La mobilitat no és un fet per sí, sinó que és el conjunt d'una sèrie de factors i agents que cal localitzar al territori del Comtat-Mariola per poder analitzar les diferents pautes de mobilitat. Després d'haver arreglat un conjunt de testimonis de l'àrea, podem afirmar que vora un 95% de la població realitza moviments cap altres municipis al llarg de la setmana. A més, poc menys de les tres quartes parts de la població els realitza a diari. Aquesta és la simple premissa que es pren per tal de desenvolupar els diversos aspectes que afecten la mobilitat.

L'agent de la mobilitat: la població

A l'hora d'analitzar la mobilitat en un espai, no ens podem centrar només en els fenòmens, sinó que, primer, cal veure com són els agents que la realitzen. En el nostre cas, són els diferents veïns i veïnes dels pobles del Comtat-Mariola. Així doncs, cal veure com és l'estructura poblacional de la població i com es distribueix, per tal de facilitar la posterior comprensió de les diverses motivacions que porten a la mateixa a desplaçar-se cap altres municipis.

Partint de les dades dels padrons municipals d'habitants, arreglats per l'Institut Nacional d'Estadística, veiem com la població total al territori del espai considerat és de 143.943 habitants. Aquesta xifra, mostra la quantitat de població que es dona tant a les ciutats com als pobles. D'aquesta manera, es pot observar com és força elevada. Per tant, ja podem observar un motiu més per poder comprendre quina pot ser la importància del sistema de transports a la zona.

Figura 2. Estructura de la població al Comtat-Mariola. Any 2012

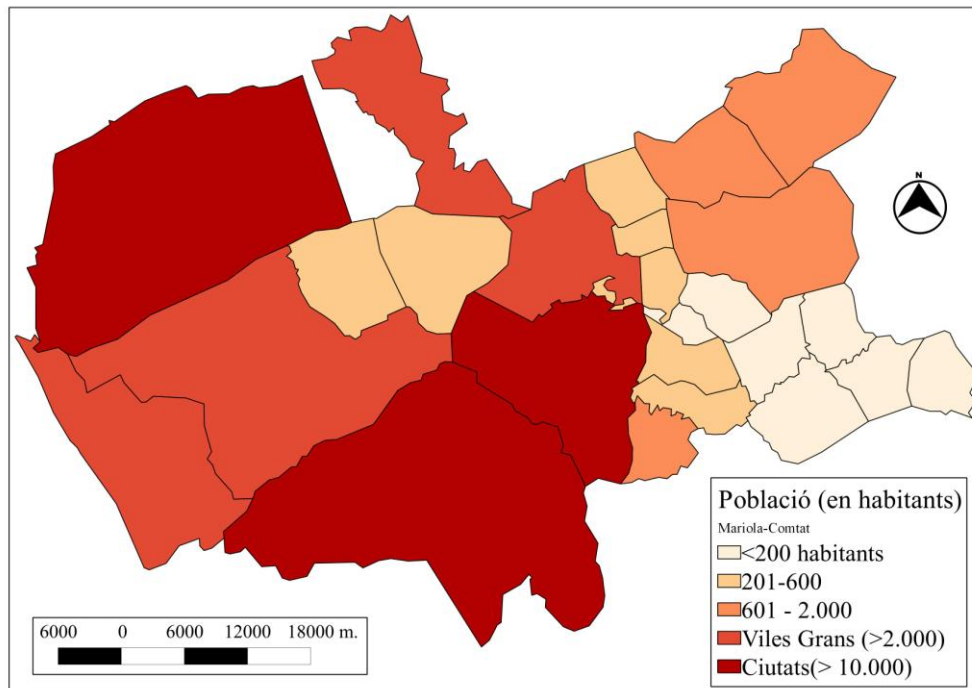


Font: INE, revisió del *Padró Municipal d'Habitants* (2012). Elaboració pròpia.

A la figura 2, ja podem observar, representada en una piràmide, quina és la estructura de la població al espai d'estudi. Aquesta es distribueix de manera desigual en els diferents grups, destacant les cohorts d'edat. Tal volta, el seu comportament és el que ens podria recordar a qualsevol ciutat del nostre país. Els grups d'edat amb menys població són els més baixos. Hi ha un escàs nombre d'habitants joves, que va reduint-se en els diversos anys. Aquest fet, mostra com ha pogut ser l'evolució de la població a aquestos indrets. A partir dels 35 anys, ja veiem cohorts amb major percentatge de població. Aquest grup ofereix l'gruix de la població. A partir del mateix, la població descendeix de manera gradual en els següents grups, de manera gradual, fruit de l'envelliment.

Així doncs, apreciem un espai on la població jove s'ha vist força reduïda. Aquesta és la població que realitza els sus desplaçaments de manera quotidiana. És per això que els agents dels desplaçaments tenen un perfil molt característic. Per veure quin és el funcionament d'aquesta població, cal veure com s'assenta al territori. Per això, cal fer una distribució de la mateixa.

Figura 3. Distribució de la població al Comtat-Mariola. Any 2012

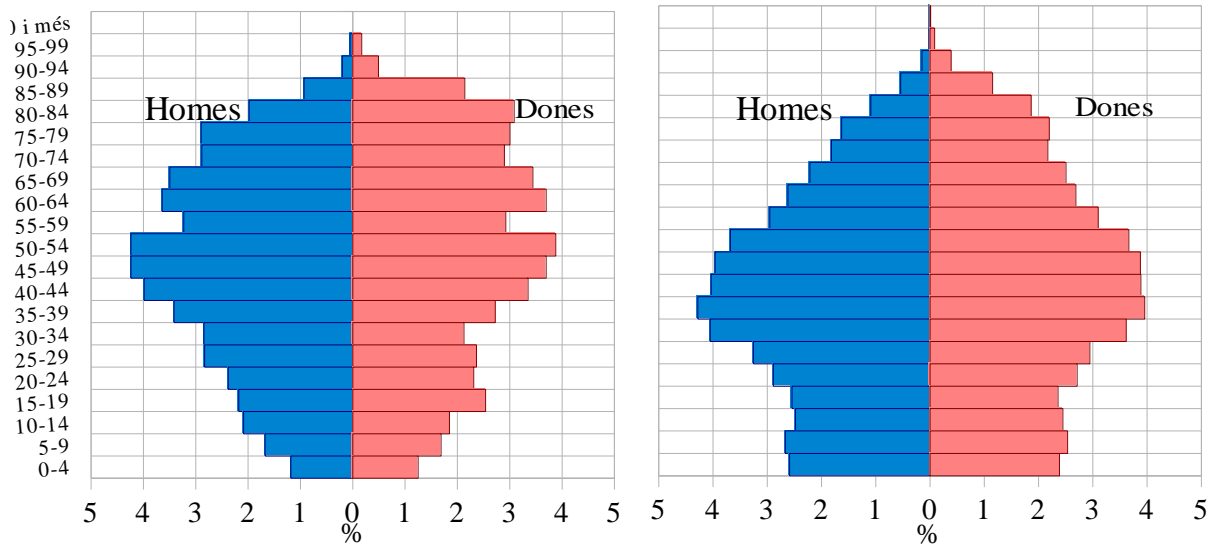


Font: INE, revisió del *Padró Municipal d'Habitants* (2012). Elaboració pròpia.

Al mapa anterior, es pot apreciar com, la distribució de la població es comporta de manera desequilibrada al territori d'estudi. Aquesta, ja s'havia enunciat quan es feia la jerarquització entre els municipis considerats com ciutats o grans viles, i els municipis rurals. És per això que, a aquest mapa, es corrobora la jerarquització. A més, el detall és major. Els grans municipis es poden dividir en dos grups: les ciutats, estadísticament considerades, i les viles amb elevada població, i amb un creixement considerable. Aquestes són les àrees on es concentren major nivell de serveis per a la població. D'aquesta manera, veiem com es formen dos eixos. El primer és el que transcorre d'Alcoi, fins Albaida passant per Cocentaina i Muro. L'altre és el que parteix a Banyeres de Mariola, passa per Bocairent i arriba fins Ontinyent. Aquestos eixos es poden connectar, entre si, per Alcoi, mitjançant la carretera d'Albaida-Ontinyent, o per la Valleta d'Agres.

Els municipis rurals, són els que es situen al marge d'aquestos eixos. Trobem una sèrie de municipis rurals més poblats. Estem parlant de Benilloba, que es veu influït per Alcoi i Cocentaina. També trobem el triangle Planes-Beniarrés-l'Orxa que, malgrat enclavar-se en un espai més allunyat, per la seua grandària històrica, conserva una població no molt escassa. Per altre costat, trobem els municipis petits que es concentren al voltant dels eixos de municipis amb major població. Finalment, trobem un grup de municipis amb poblacions menys elevades. Estem davant municipis molt poc poblats que es veuen aïllats al sud-est de la comarca. Tots aquestos municipis rurals són els que cal considerar a l'hora de poder estudiar el comportament de la població en quant a la seua mobilitat. Si ens tornem a fixar en les estructures, cal fer una diferenciació i segregar l'estructura dels municipis grans de la dels rurals.

Figura 4. Comparació de l'estructura de la població del municipis rurals (esquerra) i dels grans (dreta) al Comtat-Mariola. Any 2012



Font: INE, revisió del *Padró Municipal d'Habitants* (2012). Elaboració pròpia.

Si separem la població en dues piràmides, aquestes mostren una població diferent en molts punts. La població que pertany als municipis rurals és molt diferent de la que podem trobar als urbans. La primera mostra una estructura més envellida. Les cohorts d'edat joves tenen menys població, i van reduint-se conforme descendim en els grups d'edat. A més, les cohorts de major edat tenen un percentatge superior als municipis rurals. A banda de fer aquestes apreciacions, cal considerar que la població corresponent als municipis rurals suposa un 5,3% del total mentre que la dels considerats urbans és del 94,7%. Per tant, a la figura 1, predominava l'estructura dels municipis més grans.

Així doncs, la població que s'ha vist és la que durà a terme els diferents desplaçaments. Són, per tant, els agents de la mobilitat. Com hem vist als conceptes teòrics, exerceixen el seu dret a la mobilitat degut a diverses necessitats que se'ls plantegen. Així, trobem com els principals motius que ha expressat la població dels municipis rurals, a l'hora de desplaçar-se a altres municipis són diversos. Tal volta, el més destacat siga l'accés a serveis sanitaris, no de tipus bàsic sinó els realitzats a especialistes, les operacions o les urgències. Seguidament, trobem els desplaçaments per motiu de treball i estudi. També, molta població realitza desplaçaments a l'hora de fer gestions administratives o financeres, tan personals com dels seus negocis. Hi han altres motius com l'oci o l'esbarjo que són citats per la població, així com serveis d'abastiments, compres i altres com els mecànics-tècnics. Tots aquests es veuran expressats als punts següents.

Els serveis: factors per a la mobilitat

A l'hora d'analitzar la mobilitat a l'àrea d'estudi plantejada, cal mostrar els serveis que es donen a la població i com es donen, per veure quins són els principals fluxos de mobilitat a l'espai d'estudi. "L'existència de serveis socials i econòmics que cobreixin les necessitats de la població i les empreses és un dels principals elements per aconseguir millorar la vida i la promoció d'un espai geogràfic determinat" (Tormo, 2008, p.626). D'aquesta manera, l'espai

analitzat es caracteritza per una sèrie de necessitats de serveis de les quals pot mancar en el seu municipi. Els pobles del Comtat-Mariola, per la seua baixa població respecte a les ciutats, s'ha vist abocat a la falta d'una sèrie de serveis bàsics al seu propi municipi. És per això, que la mobilitat suposa un aspecte a analitzar des d'aquesta perspectiva. Com afirma l'autor citat, els serveis constitueixen un aspecte fonamental per a la millora de la qualitat de vida. És per això, que s'han de trobar a l'abast de tots els ciutadans. Si els mateixos, no troben els serveis als seus municipis s'hauran de desplaçar utilitzant els diversos mitjans de transport disponibles.

De vegades, prenem en comptes només sanitat i educació com a serveis bàsics. No obstant això, per diverses raons, també s'hi donen una sèrie de serveis administratius els quals són necessaris. Aquestos es basen en l'obtenció de certificats, carnets o altres gestions administratives que s'han de realitzar en les ciutats de la comarca. Així, un veí d'aquestos pobles que haja de fer un tràmit per motius de treball, haurà d'acudir a l'oficina del SERVEF, situada en la ciutat d'Alcoi. Aquest fet és important, ja que les persones que necessiten dur a terme aquestos tràmits, cal que es desplacen utilitzant els medis de transport disponibles. Per una persona que no disposa de vehicle privat i que, per diversos motius, no pot malversar tot el matí per fer una simple gestió administrativa, no pot dependre d'un transport públic, limitat a uns horaris, que com veurem, no són els més òptims. Així doncs, les gestions i altres tasques dutes a terme pels ciutadans d'aquesta àrea rural, s'han de considerar com a un fet per a la mobilitat. Tal vegada, la mobilitat derivada del mateix, no siga lo quotidiana que pot ser la derivada d'anar a un lloc de treball. Si més no, aquestos fets puntuals condicionen el dia a dia de les persones d'aquestos pobles, especialment dels que treballen dins del mateix municipi. Un cop feta aquesta consideració, cal passar a parlar dels altres dos serveis bàsics.

La sanitat al Comtat-Mariola, un servei que implica mobilitat

La sanitat és un dels aspectes bàsics que s'ha de prestar a una població. En un entorn que reconeix l'Estat del Benestar com a model a seguir, cal plantejar la sanitat com un factor accessible i necessari. Tal volta, aquest model del Benestar, estiga força condicionat per els esdeveniments que es viuen avui dia. No obstant això, la sanitat del nostre territori, és pública. I, com a tal, ha de ser disponible per a totes les persones que la demanden. Als espais rurals, la proximitat de la sanitat és molt relativa.

L'àrea d'estudi es troba dins del Departament de salut 15, d'Alcoi⁶. Tots els pobles del Comtat es troben vinculats a aquesta àrea de salut. No obstant això, els municipis grans integrats a l'àrea d'estudi, que formen part de la província de València, no s'integren dintre d'aquesta àrea degut al provincialisme que es va dur a terme quan es van distribuir els recursos. De la mateixa manera, cap poble del Comtat forma part del departament de salut de Xàtiva-Ontinyent. Així, el poble d'Alfafara, degut a la seua major proximitat a la població de Bocairent, podria integrar-se en aquest departament i formar part de la *Zona Bàsica de Bocairent*. Partint d'aquesta premissa, podem observar com els serveis de salut, són fruit d'una sèrie de departamentitzacions que no responen amb la realitat. Així, s'exclou a les ciutats o municipis grans de la província de València, de donar serveis a pobles de les comarques alacantines veïnes que els necessiten.

6 Aquest departament respon a la ordenació d'atenció sanitària duta a terme per la Conselleria de Sanitat, l'any 2005. Mitjançant aquesta, s'agrupen els serveis sanitaris en vint-i-dues àrees de salut.

Així doncs, aquesta àrea de salut ens presenta un conjunt de consultoris auxiliar, centres de salut i l'Hospital Verge dels Lliris d'Alcoi. D'aquesta manera, l'atenció primària bàsica si que és accessible a tots els municipis mitjançant el consultori auxiliar. Tots els municipis disposen d'un consultori auxiliar amb presència d'un metge de capçalera i una infermera. A més, donen serveis de pediatria determinats dies de la setmana. També, la dispensació farmacèutica, està disponible als pobles, mitjançant farmàcies que disposen dels diversos medicaments, i un servei d'abatiment regular.

No obstant això, aquests espais no disposen de serveis de salut més ampliat, i és en aquests casos en els que s'han de produir els desplaçaments. En primer lloc, en cas d'urgència la mobilitat és necessària, ja que els serveis d'urgències s'ofereixen a l'Hospital d'Alcoi de manera general, i a diversos centres de salut de manera limitada. A més, altres serveis propis de l'atenció primària, com la visita a metges especialistes també comporta un desplaçament. Els centres de salut els trobem a Cocentaina, Muro, Banyeres, Alcoi i Benilloba. D'altra banda, altres serveis que també poden resultar necessaris, com la salut sexual, la salut mental o les adicions, es troben exclusivament a la ciutat d'Alcoi. D'aquesta manera, per fer servir els mateixos cal desplaçar-se a aquests municipis més grans. Per la qual cosa, es necessita d'una xarxa de transport òptima.

L'educació com a factor de mobilitat

De la mateixa manera que la sanitat, l'educació també implica de desplaçaments cap altres municipis. Aquest tipus de desplaçaments, no obstant, són més quotidians i els podríem classificar de pendulars. Els municipis rurals de l'àrea d'estudi disposen d'un conjunt de centres d'estudi, en la seua majoria públics, que abasteixen les necessitats educatives dels ciutadans. D'aquesta manera, es creen una sèrie de zones d'agrupament, des de la Conselleria d'Educació, per tal de gestionar els centres públics. Els municipis rurals de l'àrea, es troben integrats en les zones de Cocentaina i Muro. Encara que els municipis grans d'influència, també reben estudiants als seus centres en diversos nivells.

Pel que fa a l'educació primària, està garantida a gran part dels municipis rurals. Aquests contenen amb un conjunt d'escoles públiques que ofereixen els nivells d'educació infantil i primària. Els únics municipis que no contenen amb escola pròpia són els d'Alcocer, Almudaina, Benimassot, Fageca, Famorca i Millena. Els pocs escolars d'aquests municipis, es dirigeixen als més propers per tal de rebre l'educació. A partir d'aquest nivell, tots els estudiants dels municipis rurals de l'àrea, s'han de traslladar fins els altres per rebre l'educació secundària obligatòria. D'aquesta manera, els centres educatius que ofereixen aquest nivell, estan presents a un conjunt de municipis grans. Els estudiants es reparteixen entre els instituts de Cocentaina i Muro segons la proximitat, i la zona a la qual estiguen adscrits. L'únic municipi que no envia als seus alumnes a aquests instituts és el d'Alfafara. El mateix, envia els estudiants a l'institut de Bocairent. D'aquesta manera, en el plànol educatiu, no es dona el "provincialisme" que veiem al sanitari, i es prima la proximitat i la utilitat, front a les fronteres administratives. Una característica interessant, és la que ha dut a terme l'institut de Cocentaina, que ha creat una unitat educativa en el municipi de Benilloba, per tal de prestar serveis als municipis més pròxims al mateix.

Si seguim ascendent en l'escala educativa, veiem com tan batxillerat i cicles formatius són coberts pels mateixos centres educatius. No obstant això, l'oferta és força limitada i ja s'han de

produir desplaçaments si es cerquen estudis específics. Aquestos solen estar coberts als instituts d'Alcoi, i amb una presència també als instituts d'Ontinyent. Així, formacions com batxillerat artístic, o diversos cicles formatius de grau superior, només es poden donar a aquestos municipis. Pel que fa a l'educació superior, l'entramat és diferent. Tal volta, aquest tipus de educació no supose força desplaçaments quotidians, ja que molts estudiants opten per anar a viure al seu lloc d'estudis. No obstant això, a Alcoi es troba l'Escola Politècnica Superior, que depèn de la Universitat Politècnica de València. La mateixa ofereix formació en el camp de les tècniques i en empresarials. Tot aquest entramat de serveis educatius, servix per mostrar quins són els desplaçaments diaris que han de dur a terme els alumnes dels pobles del Comtat-Mariola, així com alguns professionals de l'àmbit educatiu.

El treball: clau per a la mobilitat

El factor ocupació, o factor treball és un dels claus per comprendre la mobilitat als espais rurals. Al medi rural, l'oferta de treball actual és molt limitada, i es centra en les activitats agràries, en les indústries rurals, o en altres serveis dins dels municipis. No obstant això, la població d'aquestos indrets ha optat, al llarg del temps per llocs de treball que es localitzen a altres municipis. Açò es deu a diversos factors entre els quals podem trobar que la població rep una formació especialitzada, la qual comporta una activitat laboral que té poca cabuda als entorns rurals. D'altra banda, també trobem població que, sense formació, opta per llocs de treball a altres municipis per motius de gust o altres.

L'obtenció de dades en relació a l'activitat laboral dels ciutadans dels pobles que realitzen les seues activitats a altres espais és poc freqüent. Les dades es limiten a indicar a quin sector es vinculen els treballadors. Aquesta dada seria indicativa per les persones que realitzen activitats agrícoles i ramaderes. No obstant això, aquestes dades reten de poc interes dintre d'aquest estudi. És per això que s'ha preguntat a la població dels municipis d'Agres i Alfafara, quin era el seu lloc de treball. La part de la població que treballa fora des seu poble, que suposa al voltant de la meitat, realitzava les seues activitats laborals a als municipis d'Alcoi, Muro i Bocarent, majoritàriament. No obstant això, també hi ha un nombre de persones que té el seu lloc de treball a Ontinyent, Banyeres, Albaida o Cocentaina. També un xicotet nombre de persones, indica traslladar-se fins altres municipis rurals per dur a terme la seua activitat laboral. Totes aquestes persones, utilitzen el medi de transport privat. És per això, que l'anàlisi de la mobilitat d'aquest grup de població, resulta interessant per veure com es podria implantar el transport públic òptim per al mateix.

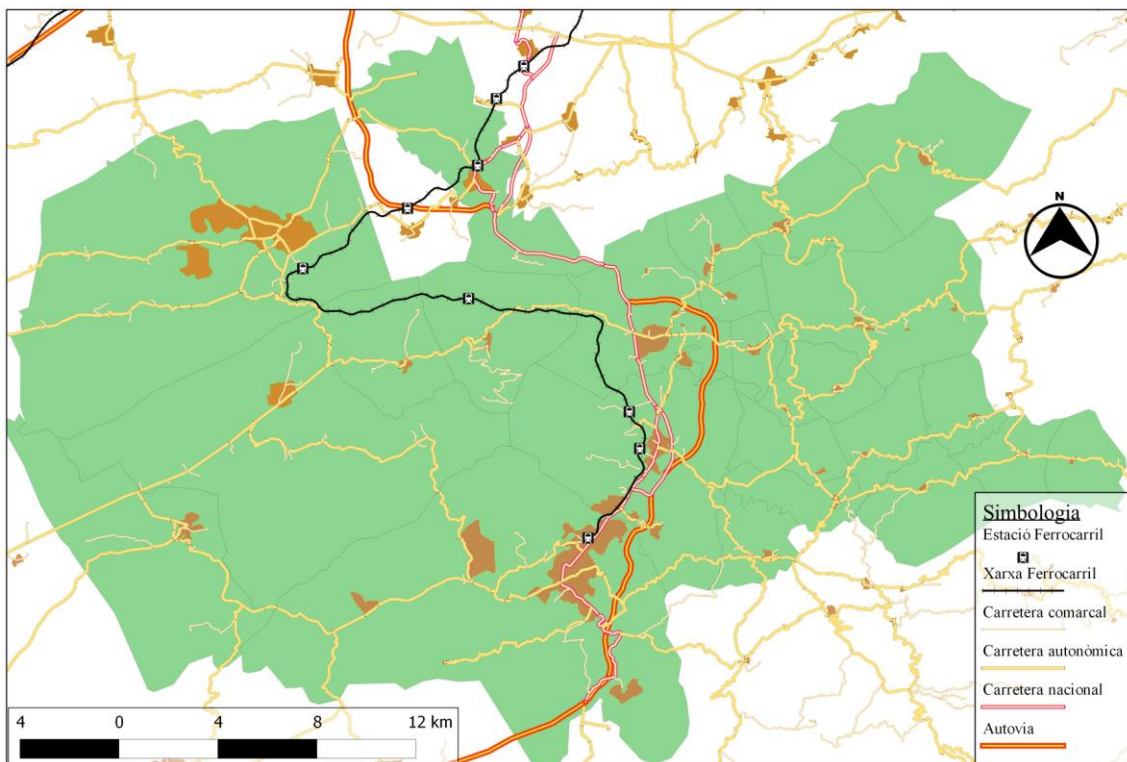
LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC AL COMTAT-MARIOLA

Un cop vist quines eren les necessitats i el comportament de la població pel que fa a la mobilitat, cal veure com és la xarxa de transport públic present a l'àrea. Aquest grau de mobilitat, justificat per una població que treballa o estudia fora, que rep serveis sanitaris o administratius a un altre municipi o es desplaça per motius d'oci o relació al altres municipis, mostra la necessitat d'organitzar la xarxa de transport públic. Com hem vist a la part teòrica, els transports públics són més eficients en diversos sentits, junt a l'ambiental. A més, la presència dels mateixos cohesiona el territori. De fet, una major part de la població entrevistada per al present treball creu que una xarxa de transport públics òptima a la seua comarca, seria una bona manera d'articular-la, i així, augmentar les relacions de diversa índole

entre els municipis de la comarca.

Al Comtat-Mariola, trobem una xarxa de transport públic formada per diversos serveis com ara els d'autobusos, o el tren. Aquestos, suposadament, cobreixen les necessitats de la població en mobilitat. No obstant això, l'elevat parc de vehicles i les opinions dels ciutadans mostren el contrari. Els transports integren una xarxa que si està present però que no s'adequa a les necessitats i els usos potencials que podria realitzar la població. Així, podem entrar en el “cercle viciós” que hem vist quan parlàvem de manera general. A la figura 5, podem veure quines són les infraestructures davant les quals es desenvolupa la dita xarxa. En la mateixa, trobem com predomina l'eix viari de l'autovia que funciona com a eix comarcal. La mateixa, la connecta amb les ciutats d'Alacant i València. A partir d'aquesta parteixen la xarxa autonòmica amb diversos traçats. Cal destacar la presència del ferrocarril que ara veurem.

Figura 5. Les infraestructures de transports al Comtat-Mariola



Font: IGN. Base Cartogràfica Nacional 200. Elaboració pròpia.

La xarxa d'autobusos

Com hem vist, un dels modes de transport als quals es recorre més respecte als transports públics, és el vinculats amb l'autobús. Aquest mode de transport és el més fàcil d'aplicar a aquest territori degut a que no requereix de construccions específiques llevat de les parades d'autobús. En primer terme, cal distingir dos formes en les que aquest medi de transport públic es desenvolupa: el transport escolar i les línies regulars. Ambdós tenen una descripció i una valoració molt distinta degut a les seues implicacions. No obstant això, cal analitzar la presència d'ambdós per veure com es poden integrar.

Les línies regulars, per la seua part són totes gestionades per l'empresa *La Alcoyana SA* que forma part del *Grupo Subús*. Corre, per tant, a càrrec d'una empresa privada que és la que escollix els horaris, les freqüències i les tarifes. Aquesta empresa, és la que realitza el servei d'autobusos urbans dins de la mateixa ciutat d'Alcoi. A més, també és l'encarregada de realitzar el servei de transport entre Alacant i Alcoi, passant per diversos municipis, entre els quals no en trobem cap del Comtat-Mariola. Aquesta empresa privada, adquireix molt de protagonisme sobre el servei de transport públic de la comarca, prenent les decisions que creu oportunes. A la següent taula, podem veure sintetitzades les línies de transport d'autocar de la comarca. Cal remarcar la importància, en aquest sentit, de l'eix Alcoi-Cocentaina-Muro que, a banda de contar amb una línia pròpia de bus, és el nexa de pas de la resta de les línies comarcals. La línia coneguda com *Comarcal* és la que du a terme els enllaços entre tots tres municipis, excloent a la resta. D'aquesta manera, es fomenta aquest eix en detriment dels municipis rurals dels voltants. Aquesta línia es realitza amb autobusos urbans i té una freqüència de pas de 30 minuts els dies laborables. La mateixa, ha sigut víctima de diversos canvis, fet que ha portat a la població a plantejar queixes sobre el servei. No obstant això, és l'única línia, de totes, que pot tenir una valoració favorable.

Quadre 1. Línies d'autobús del Comtat-Mariola en dies laborables. Any 2013

Línia	Municipis	Freqüència
Bus Comarcal	Alcoi, Cocentaina i Muro.	Cada 30 minuts.
M-9 Alcoi-Banyeres	Alcoi i Banyeres de Mariola.	Dos viatges per sentit.
M-11 Alcoi-Quatretondeta	Alcoi, Cocentaina, Benilloba, Gorga i Quatretondeta.	Un viatge per sentit.
M-14 Alcoi-Millena	Alcoi, Cocentaina, Benilloba, Gorga i Quatretondeta, Famorca, Fageca, Benimassot, Balones i Millena.	Un viatge per sentit.
M-41 Alcoi-Planes	Alcoi, Cocentaina, Muro, Benimarfull i Planes.	Dos viatges per sentit.
M-42 Alcoi-Dénia	Alcoi, Cocentaina, Muro, Benimarfull, Benillup, Almudaina, Planes, diversos municipis de la Marina i Dénia.	Un viatge per sentit.
M-50 Alcoi-Bocairent	Alcoi, Cocentaina, Alqueria, Muro, Agres, Afafara i Bocairent.	Dos viatges per sentit.

Font: Grupo Subús-La Alcoyana, 2013. Elaboració pròpia.

La resta de les línies exposades al quadre, són molt mal valorades per la població. Aquest fet es deu a l'escassa freqüència o passos diaris que duen a terme. Els recorreguts es duen a terme en autocars no urbans. Tal volta, el més criticat siguen els horaris. Les hores de pas s'ajusten poc amb les necessitats reals de la població, que prefereix triar el vehicle personal. Açò genera que la població use menys aquest tipus de transport. Les hores de pas efectuades són força d'hora. De fet, moltes eixides són a les 6:00, de manera que els ciutadans arriben força prompte a la seua destinació. Els ciutadans estimen, que si els horaris fossin uns altres, les línies podrien ser més utilitzades. Un altre aspecte a considerar són els llocs de parada. A les línies, veiem com l'hospital no és una parada, ni tampoc ho és el centre mateix d'Alcoi, sinó que para a l'estació d'autobusos ubicada a la Zona Nord de la ciutat. Açò implica, haver de fer

transbord per poder arribar a la destinació desitjada. Una causa més, per no escollir aquest mitja de transport. Tot açò comporta, un deteriorament de la mateixa xarxa de transport, la qual pot perdre algunes de les seues línies. Aquest fet, comporta la conseqüència de que, quan una persona que no disposi de vehicle privat, es trobe davant un mode de transport del qual no pot gaudir o el qual no s'acomoda a les seues necessitats.

Imatges 1 i 2. Les parades d'autobús d'Agres (Esquerra) i Muro Comarcal (Dreta)



Autor: Gonzalo Cerdà Beneito (28 de Maig de 2013).

A les imatges podem veure les parades utilitzades per les línies d'autobús regulars. Així doncs, cal parlar de l'altre tipus de transport en autobús, l'escolar. Aquest es limita a cobrir les necessitats de mobilitat només d'un sector: l'estudiantil. Les línies d'aquest servei, es basen en una connexió entre els municipis d'origen del alumnes, i l'institut al qual cursen els seus estudis. Són gestionats pels ajuntaments del municipis que, en molts casos, els ofereixen de manera gratuïta. Aquest servei, molt ben valorat per la població, és gestionat pels propis ajuntaments de manera individual o agrupada. Aquest és el cas de municipis com Agres, l'Orxa o Beniarrés. Al mateix cal afegir la línia, amb diverses connexions diàries entre Muro-Cocentaina-Alcoi i la Universitat d'Alacant. La línia és gestionada pels tres consistoris i ofereix transport exclusiu per als estudiants universitaris.

Amb tot açò, trobem una xarxa d'autobusos molt diversa. Aquesta és molt ineficient a l'hora de respondre a la mobilitat dels pobles de l'espai d'estudi, i es limita a fomentar l'eix Alcoi-Cocentaina-Muro, en detriment dels primers.

El ferrocarril com transport públic

Una de les peculiaritats en el transport públic de la comarca, és la presència d'una línia de tren de mitja distància. Es tracta de la línia Xàtiva-Alcoi, que és operada per RENFE i les infraestructures de la qual pertanyen a ADIF. Aquest fet, pot semblar que siga un aspecte positiu per a l'àrea, si més no, l'estat d'aquesta infraestructura no és el més òptim. La línia, té parada només en un municipi rural de l'àrea d'estudi: Agres. També té parada a les ciutats

d'Alcoi, Cocentaina, Ontinyent i Albaida (Veure figura 5). Un cop arribada a Xàtiva, la línia permet, mitjançant transbord, arribar fins València. D'aquesta manera, els municipis del Comtat-Mariola, es connecten amb la capital de l'Horta. Els horaris i les freqüències permeten el pas de tres a quatre trens diaris.

Imatges 3 i 4. Baixador de tren d'Agres (Esquerra) i restes de l'Antiga Estació del Ferrocarril “Xitxarra” (Dreta)



Autor: Gonzalo Cerdà Beneito (28 de Maig de 2013).

L'existència d'aquest tram ferroviari, està força ben valorada per la població dels municipis pels quals passa. No obstant això, les condicions en les que es troba són un important motiu de crítica. Els trens no disposen de megafonia, hi ha trams on circula més espai del que podria fer-ho, no està electrificada, i s'hi sonen corbes que es podrien reduir sense cap implicació. En conjunt ens trobem davant una infraestructura deteriorada. Aquest fet l'ha portada a que baixe el seu ús, fins el punt que ja no siga rentable. Ha hagut diversos intents per tancar aquest tram, que no s'han consolidat. A açò, cal afegir el problema que s'ha establert entre les administracions. El tren hauria de passar a ser gestionat per la Generalitat. No obstant, la mateixa es nega a administrar-lo, si abans no es duen a terme les necessàries millores de la línia. Aquest conflicte es manté, hui dia, sense que les administracions arriben a cap acord. Per això, es constitueix una plataforma de defensa d'aquest tren.

A banda d'aquesta línia, la comarca, va gaudir de dues línies més. És el que es coneix com el “Tren Xitxarra”. Aquest operava des de Villena i des d'Alcoi, fins Gandia. Tenia parades a pobles com Alfafara, Agres, Muro, Gaianes o l'Orxa. Aquestes línies, d'existir en l'actualitat, serien una bona manera d'articular la comarca i de connectar-la amb altres punts. Les persones més grans, afirmen que tant el transport públic ferroviari com el d'autobús, s'ha vist degradat i empitjorat en els darrers anys fins arribar a la situació actual. Aquest fet demostra que els transports públics del Comtat-Mariola, van estar millor un temps arrere i eren rendibles i utilitzats diàriament. Tal vegada perquè no hi havia altra medi o perquè es trobava en millors condicions.

Altres formes de transport públic a la comarca

A aquest espai, malgrat no trobar un transport públic en les millors condicions, si es donen altres alternatives que manifesten la necessitat de que aquest existeixi. Tots aquestos, si be són

transportos públics, no són transportos en comú o col·lectius. En primer lloc, cal parlar del taxi. La comarca, des de fa pocs anys, integra una àrea de taxi depenent de la Generalitat Valenciana. És l'àrea de Alcoià-Comtat, que integra als taxis que existeixen a les localitats de la comarca. Aquestos imposen unes tarifes, que de vegades s'allunyen de ser assequibles per tothom. Aquestes són especialment elevades per als veïns dels pobles on no hi ha cap taxi, que han de pagar fins 4 euros, pel simple fet d'anar a arregar-los. Açò, ha comportat que el servei es suplisca, de manera informal, per veïns que tenen vehicle propi i poden acompanyar a les persones que ho necessiten.

D'altra banda, una alternativa a la que es recorre a diari en aquests pobles, és al fet de compartir cotxe. Aquest és considerat pels veïns, com la millor forma de cobrir les necessitats que no poden cobrir amb el transport públic, d'una forma més òptima. Aquest fenomen es visible, especialment, en els transportos quotidians al lloc de treball, especialment, als llocs on poden haver molts treballadors, com és el cas de l'Hospital d'Alcoi.

CONCLUSIÓ

Un cop analitzat els diferents conceptes, en general i a l'àrea d'estudi, cal extreure les pertinents conclusions. En aquest cas, podem confirmar que a l'espai analitzat es manifesta el problema que s'ha vist a la part teòrica. Tant la xarxa d'autobusos pública, com la línia de ferrocarril es troben en un estat d'empitjorament continu que ha portat a una reducció progressiva de les mateixes i a un augment de l'ús del vehicle privat. Aquesta xarxa de transport públic que s'ha vist, al Comtat-Mariola, no respon a una població que demanda aquests serveis. Les activitats que realitza la població, junt amb l'estructura de la mateixa denoten, que la mobilitat és molt present en el dia a dia de les persones dels municipis rurals. A més, l'estructura de la població, denota un envelliment que manifesta la presència de ciutadans amb pocs recursos per accedir al vehicle privat.

Per tot açò, cal plantejar una sèrie de propostes que ajuden a millorar la xarxa de transport públic, que duga a una millora de les condicions de vida de la població. En primer lloc, caldria que, almenys les línies d'autobús, deixaren de dependre d'una empresa privada exclusivament per passar a formar part d'un ens comarcal derivat de l'agrupació dels municipis, com una Mancomunitat de Transportos. Aquesta podria analitzar quins són els usos de la població pel que fa als transportos. D'aquesta manera, es podrien establir millors horaris, millors rutes i majors freqüències. Si algunes línies no fossin rentables, es podrien sufragar amb els fons de programes rurals, o amb els de la Diputació d'Alacant. També podrien fusionar el transport escolar amb el regular, per tal de cobrir els serveis al màxim. I a les àrees amb menys població, caldria incorporar un sistema de "Transport a la demanda", per tal de que la població pogués accedir als transportos públics. Pel que fa al ferrocarril, és necessari acabar amb les tensions existents entre ministeri i conselleria corresponents, per tal de que la línia a Alcoi-Xàtiva, fora de titularitat autonòmica. Aquest fet facilitaria una millor gestió. Es podria dur a terme una millora de la via, rectificació de les corbes, electrificació, millora d'estacions, i supressió del transbord a Xàtiva per permetre un tren directe amb València. També cal plantejar la construcció d'altres línies de ferrocarril, que faciliten la connexió amb altres zones com Alacant, integrant a diversos municipis rurals. En un moment d'expansió de les infraestructures ferroviàries d'alta velocitat, caldria qüestionar-se si són més importants aquestes o les línies de curta i mitja distància que vertebraren el territori. Així, es podria reposar la línia Villena-Gandia, per al d'acostar el transport ferroviari, als municipis de forma òptima.

Per tot això, aquest estudi resulta interessant, ja que són moltes les accions que es poden dur a terme per revitalitzar els espais rurals, i passen per una millora dels transports públics. Així, trobem diverses línies d'investigació que resulten interessants i que poden ser útils per una millora del medi rural. Així, l'anàlisi del comportament de la població pel que fa a la mobilitat, resulta clau a l'hora de poder planificar els diversos transports públics. Els organismes que gestionen aquestes xarxes, haurien d'analitzar els desplaçaments de la població i veure quines són les seues necessitats. D'aquesta manera, es pot arribar a un desenvolupament de les àrees rurals, mitjançant aquest factor.

BIBLIOGRAFÍA

- BAVOUX, J. J. *et al. Géographie des transports*. Paris: Armand Colin, 2005, 231 p.
- CIUFFINI, F. El sistema urbà i la mobilitat horitzontal de persones, matèria i energia. *Medi ambient, Tecnologia i Cultura*, 1993, nº 5, p. 42-53.
- Generalitat Valenciana. Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana. *Diari Oficial de la Comunitat Valenciana*. València, 11 de abril de 2011.
- GUTIÉRREZ, J. Crisis y perspectivas de futuro en el transporte colectivo del medio rural. *Estudios Geográficos*, 1988, vol. 49, nº 193, p. 559-580.
- HERCE, M. *Sobre la movilidad en la ciudad*. Barcelona: Reverté, 2009, 313 p.
- HOYLE, B. S. and KNOWLES R. D. (Coords.) *Modern Transport Geography*. London: Belhaven Press, 1992, 275 p.
- Institut d'Economia i Empresa "Ignaci Vilallonga". *Llibre blanc de les infraestructures a l'EURAM*. València: IVEE, 2008, 35 p. En línia: <<http://www.iivee.org/llibreblanc>>. [15 de Maig de 2013].
- MIRALLES, C. *Ciudad y transporte: El binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel, 2002, 250 p.
- NUTLEY, S. Rural Areas: the accessibility problem. In HOYLE B. S. and KNOWLES R. D. (Coords.) *Modern Transport Geography*. London: Belhaven Press, 1992, p. 125-154.
- OLIVAS, D. *et al. Estudio del Transporte Urbano Colectivo de Viajeros de la Ciudad de Alcoy*. Alcoi: SUA, 1983, 112 p.
- TORMO i SANTONJA, J. *Mariola: Sistema productivo y estrategia territorial*. Alacant: Publicacions de la Universitat d'Alacant, 2011, 308 p.
- VERA, J. F. Geografía y transporte urbano: una aproximación teórica. *Anales de la Universidad de Alicante*, 1984, nº 1, p. 69-80.
- ZAMORANO, C. *et al. Manual para la planificación, financiación e implantación de sistemas de transporte urbano*. Madrid: Universidad Politécnica, 2004, 287 p.

RECURSOS ELECTRÒNICS

Departament de Salut d'Alcoi, Conselleria de Sanitat. Pàgina web: <<http://www.a14.san.gva.es/val/index.htm>>. [9 de Juny de 2013].

Diccionari de l'Institut d'Estudis Catalans. Pàgina web: <<http://dlc.iec.cat/index.html>>. [16 de Maig de 2013].

Grupo Subús. Pàgina web: <<http://www.subus.es/index.asp>>. [9 de Juny de 2013].

I Foro Internacional de Transporte Rural: transporte a la demanda. Junta de Castilla y León. Pàgina web: <<http://www.jcyl.es/web/jcyl/CarreterasTransportes/es/Plantilla100Detalle/1248678079409//1267710751759/Comunicacion?plantillaObligatoria=PlantillaContenidoNoticiaHome>>. [9 de Juny de 2013].

Plataforma “salvem el tren”. Pàgina web: <<http://salvemeltren.blogspot.com.es/>>. [9 de Juny de 2013].

© Copyright Gonzalo Cerdà Beneito, 2014.

© Copyright *GeoGraphos*, 2014.



GIECRYAL
GRUPO INTERDISCIPLINARIO DE
ESTUDIOS CRÍTICOS Y DE AMÉRICA LATINA