

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

FACULTAT DE FILOSOFIA I LLETRES

GRAU EN GEOGRAFIA I ORDENACIÓ DEL TERRITORI
Curs acadèmic 2014/2015

TREBALL DE FI DE GRAU

**MOBILITAT I TRANSPORT PÚBLIC ALS
POBLES DE MARIOLA: PROBLEMES
D'ACCESSIBILITAT AL MEDI RURAL**

Autor: Gonçal Cerdà Beneito

Tutor: José Antonio Segrelles Serrano
Departament de Geografia Humana

Alacant, al juliol del 2015

Treball de fi de grau:

Mobilitat i transport públic als pobles de Mariola: problemes d'accessibilitat al medi rural.

Autor:

Gonçal Cerdà Beneito.

Tutor:

José Antonio Segrelles Serrano. Catedràtic del Departament de Geografia Humana.

Grau en Geografia i Ordenació del Territori

Curs Acadèmic 2014-2015

Facultat de Filosofia i Lletres

Universitat d'Alacant

MOBILITAT I TRANSPORT PÚBLIC ALS POBLES DE MARIOLA: PROBLEMES D'ACCESSIBILITAT AL MEDI RURAL

Resum: La mobilitat és una necessitat que defineix les persones i té una implicació territorial. El transport públic pot donar una bona resposta a aquesta necessitat, atès els diversos avantatges que suposa en els plànols econòmic, social i ambiental. No obstant això, el transport en comú no té sempre l'abast que caldria, especialment al medi rural, on la mobilitat presenta uns trets diferents als de la ciutat. Els pobles de Mariola en són un exemple. És per això, interessant veure si els diferents tipus de transport públic existents poden donar-hi resposta a les pautes de mobilitat. Llavors, es podran extreure els diferents problemes d'accessibilitat que s'hi presenten, quines vinculacions plantegen i quines solucions podrien desenvolupar-se. Amb tot, es pot veure com, l'accessibilitat als pobles de Mariola està lligada amb les necessitats de mobilitat dels seus habitants i la capacitat de satisfer-les amb transport públic.

Mots clau: mobilitat, transport públic, accessibilitat, capçaleres comarcals, medi rural, Mariola.

MOBILIDAD Y TRANSPORTE PÚBLICO EN LOS PUEBLOS DE MARIOLA: PROBLEMAS DE ACCESSIBILIDAD AL MEDIO RURAL

Resumen: La movilidad es una necesidad que define a las personas y que tiene una implicación territorial. El transporte público puede dar una buena respuesta a esta necesidad, dados las diferentes ventajas que supone en las esferas económica, social y ambiental. No obstante, el transporte en común no tiene siempre el alcance que debería, especialmente en el medio rural, donde la movilidad presenta unos rasgos diferentes a los de la ciudad. Los pueblos de Mariola son un ejemplo de esto. Es, por eso, interesante ver si los diferentes tipos de transporte público existentes pueden dar respuesta a las pautas de movilidad. Entonces, se podrán extraer los diferentes problemas de accesibilidad que se presentan, qué vinculaciones plantean y qué soluciones podrían desarrollarse. Con todo, es puede ver cómo, la accesibilidad en los pueblos de Mariola está vinculada con las necesidades de movilidad de sus habitantes y la capacidad de satisfacerlas con transporte público.

Palabras clave: movilidad, transporte público, accesibilidad, cabeceras comarcales, medio rural, Mariola.

MOBILITÉ ET TRANSPORT PUBLIC AUX VILLAGES DE MARIOLA: PROBLÈMES D'ACCESSIBILITÉ EN MILIEU RURAL

Résumé: La mobilité est un besoin qui définit les personnes et qui a une implication territoriale. Le transport public peut donner une bonne réponse à ce besoin, vu les divers avantages qu'il apporte aux enjeux économique, social et environnemental. Malgré cela, le transport en commun n'a pas toujours l'étendue nécessaire, surtout en milieu rural, où la mobilité présente des traits différents par rapport à ceux d'une ville. Les villages de Mariola en sont un exemple. C'est pourquoi, intéressant de voir si les différentes sortes de transport collectif qui existent peuvent y répondre aux habitudes de mobilité. Alors, on pourra extraire les différents problèmes d'accessibilité présents, quels liens y posent et quelles solutions pourraient se développer. C'est donc que l'on peut analyser comment, l'accessibilité aux villages de Mariola est liée aux besoins de mobilité de leurs habitants et la capacité de les satisfaire avec transport public.

Mots clé: mobilité, transport public, accessibilité, villes de campagne, milieu rural, Mariola.

MOBILITY AND PUBLIC TRANSPORT IN MARIOLA'S VILLAGES: ACCESSIBILITY PROBLEMS IN RURAL AREAS

Abstract: Mobility is a need that defines people and it has a territorial implication. Public transport can give a good answer to this need, insomuch as different advantages that it involved in economic, social and environmental approaches. However, common transport doesn't always have the desirable scope, particularly in rural areas, where mobility presents some different characteristics to the city ones. Mariola's villages are a great example. That is why, interesting to analyse if different kinds of collective transport there can respond to mobility patterns. Then, we will be able to extract different accessibility problems there, which links pose and which solutions could be developed. At that time, we can see as, Mariola's villages accessibility is linked with the mobility needs of its inhabitants and the ability to satisfy them by public transport.

Key words: mobility, public transport, accessibility, county towns, rural areas, Mariola.

L'ÍNDEX DE CONTINGUT

1. INTRODUCCIÓ	6
2. LA METODOLOGIA	10
2.1. El marc teòric i conceptual.....	11
2.2. Els problemes plantejats.....	13
2.3. Els objectius	14
2.4. La hipòtesi.....	15
2.5. Les fonts i el mètode de treball	16
3. EL MARC TERRITORIAL: ELS POBLES DE MARIOLA	18
3.1. La definició territorial.....	18
3.2. Els factors físics determinants	20
3.3. La població: agent de mobilitat.....	21
3.4. Trets econòmics fonamentals.....	25
3.5. Les infraestructures de comunicació.....	28
4. LA MOBILITAT ALS POBLES DE MARIOLA	30
4.1. La mobilitat quotidiana obligada	31
4.1.1. La mobilitat per motius laborals.....	32
4.1.2. La mobilitat vers els centres d'ensenyament	33
4.2. La mobilitat quotidiana per accedir als serveis i a l'oci	35
4.2.1. Les necessitats sanitàries.....	36
4.2.2. Les necessitats administratives i legals	37
4.2.3. L'accés al consum, la cultura i l'oci.....	39
5. LA XARXA DE TRANSPORTS PÚBLICS	40
5.1. L'automòbil privat <i>versus</i> el transport públic.....	40
5.2. El servei de transport ferroviari.....	44
5.2.1 La línia de ferrocarril Alcoi-Xàtiva-València	45
5.3. El transport públic de viatgers per carretera.....	49

5.3.1. Les línies de transport regular de viatgers per carretera als pobles de Mariola	52
5.3.2. Les futures concessions per a les línies als pobles de Mariola	56
5.4. Els altres mitjans de transport	57
6. L'ACCESSIBILITAT ALS POBLES DE MARIOLA	60
6.1. Un índex d'accessibilitat en transport públic per als pobles de Mariola	61
6.2. Es corresponen els transports públics amb la mobilitat existent als pobles de Mariola? ..	63
6.3. El problema d'accessibilitat al medi rural i les seues conseqüències	65
7. LES POSSIBLES SOLUCIONS I PROPOSTES	68
7.1. El <i>covoiturage</i> : la resposta social a la manca d'accessibilitat en transports públics	69
7.2. La planificació dels transports públics	70
7.3. La gestió a escala supramunicipal	71
7.4. La promoció del transport públic i les bones pràctiques de mobilitat	73
7.5. El transport a la demanda: una solució per a àrees amb poca densitat de població	74
8. LES CONCLUSIONS	76
9. ELS ANNEXOS	79
9.I. Els mapes	79
9.II. El qüestionari-base per a la realització de les entrevistes	85
9.III. L'enquesta « Mobilitat i Transport Públic a Agres i Alfafara (Pobles de Mariola) »	86
9.III.1 El qüestionari	86
9.III.2 Les respostes	91
9.IV. Les taules de dades	102
10. LA BIBLIOGRAFIA	109
10.1. Els llibres, capítols de llibre i articles	109
10.2. Els recursos electrònics	112
10.3. La legislació	113

1. INTRODUCCIÓ

Tant mobilitat com transport públic són dos conceptes amb un important caire territorial. Els mateixos es poden analitzar a diferents espais relacionant-los amb les característiques d'aquests. Així, cal veure quina significació tenen tots dos mots, per tractar d'introduir la temàtica sobre la qual versarà aquesta recerca.

Al *Diccionari de l'Institut d'Estudis Catalans*, trobem una definició bastant pobre: «Qualitat de mòbil». Així, la qualitat de mòbil la té allò que es pot moure i transportar, com podrien ser les persones. Malgrat aquesta definició etimològica, els diferents autors que han tractat el tema, i que veurem amb major detall més endavant, aprofundeixen més en aquest concepte. Ciuffini (1993) defineix mobilitat com la suma de desplaçaments que fan el conjunt dels ciutadans. Per tant, es veu confirmada la qualitat de *mòbils* dels éssers humans. Però al treball no es tracta la mobilitat en general, com a concepte superflu. Farem referència a la mobilitat que comporta uns desplaçaments periòdics. Aquesta és la que es coneix com *mobilitat quotidiana* i que ve definida com la suma dels desplaçaments individuals (Miralles, 2002). Aquesta es deriva dels desplaçaments coneguts com pendulars o *commuting* (Hoyle i Knowles, 1992). Aquesta mobilitat es realitza per una sèrie de necessitats que cal satisfer a espais allunyats del lloc de residència de qui les té.

Mobilitat i transport són conceptes molt lligats, ja que la utilització d'aquests s'explica, d'una manera prèvia, per la necessitat que tenen els ciutadans de moure's per un espai concret en un temps determinat i a una velocitat adequada (Miralles, 2002). Al *Diccionari de l'Institut d'Estudis Catalans*, la cinquena entrada ens defineix transport com: «Contracte pel qual hom es compromet a portar personalment persones [...] d'un lloc a un altre per un preu fixat». Aquesta definició s'entronca de manera notable amb el tipus de transport del qual es pretenen treure les conclusions: el transport públic. Es a dir, aquell servei de transport al qual tenen accés el conjunt de ciutadans d'una comunitat. Relacionat amb tot açò, Miralles (2002: 27) fa una altra definició de mobilitat quotidiana dels ciutadans, com «la demanda potencial dels mitjans de transport». Mobilitat i mitjans de transport són dos variables diferents encara que complementàries i interrelacionades.

Per justificar el rol que es dona als transports públics o col·lectius en aquesta recerca, és fonamental introduir un tercer concepte molt vinculat amb els anteriors: l'accessibilitat. Aquesta és la dimensió espacial de la mobilitat. Una variable lligada amb els trets físics d'un espai, les oportunitats d'ús de certes activitats o les característiques individuals dels ciutadans (Miralles, 2002). Mosseley (1979: 31) és un dels primers autors a definir l'accessibilitat com «l'habilitat de la gent per arribar a les coses les quals són importants per a ells». Així, fa una definició de la qual podem deduir que aquest concepte es pot mesurar quantitativament i/o qualitativa. Així, un lloc B pot ser més o menys accessible des d'un altre A. En aquest sentit, és necessari posar en valor que el propòsit del transport no és, si no, el de proporcionar *accessibilitat*, o l'habilitat de realitzar un trajecte per una finalitat específica (Nutley, 1992). Així, a mode de síntesi, podem dir que la mobilitat és una necessitat freqüent de les persones,

la qual cal satisfer amb un transport. La facilitat o dificultat en la que es done aquest transport, definirà l'accessibilitat d'un territori. Partint d'aquest fet, podem afirmar que els transports, en tant que públics, suposen una major accessibilitat per al conjunt de la societat.

Tots aquestes conceptes han sigut analitzats, com veurem, amb molta intensitat als espais urbans. Si més no, al medi rural també trobem unes necessitats de mobilitat comparables a la de l'urbà. Tot i això, els estudis sobre aquests espais són menors encara que tant mobilitat com transport públic hi siguen aspectes molt presents. Els nuclis de població menys densament poblats no disposen d'una sèrie de serveis bàsics i de facilitats que sí podríem trobar a una ciutat, a major proximitat. És per això, que aquestes necessitats de mobilitat poden ser majors i impliquen el trasllat entre diferents localitats, o fins els nuclis on es troben aquests serveis. És per això que fer una anàlisi de la mobilitat i els mitjans de transport resulta interessant per comprendre un espai amb unes característiques determinades. Així, es podran veure com el transport té un pes notable en el desenvolupament d'un espai rural. A més, si considerem que el transport públic suposen una major accessibilitat, podem determinar que seran clau per facilitar una mobilitat equitativa al medi rural. Així, segons Gutiérrez (1991: 205), « el transport col·lectiu és un servei públic essencial per a la població de medi rural, i del seu benestar ».

Aquest treball pot tindre un interès territorial notable, ja que suposa l'anàlisi d'un conjunt de fets que vinculen la societat al territori. El territori és la base dels desplaçaments i, per tant, la base de les diferents relacions que se'n deriven. És per això, que un estudi des de la geografia resulta interessant, ja que els diferents aspectes territorials poden veure's des d'un punt de vista més coherent. A més, la planificació dels transports, també suposa una acció amb incidència territorial. Una planificació que, integrada dintre de l'ordenació del territori¹, ajuda a la mobilitat de les persones de manera equitativa i sense que hi haja distincions pel nivell econòmic d'un grup determinat. A l'*Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana* (2010), es plantegen una sèrie d'objectius per al desenvolupament territorial valencià. Entre ells podem destacar el divuitè, el qual queda descrit com « Millorar la connectivitat interna i externa del territori »; i el dinovè, « Satisfer les demandes de mobilitat al territori de forma eficient i integradora ». Per tant, aquest treball tractarà de veure si s'acompleixen aquests objectius estratègics als diferents contextos territorials.

A les societats modernes, la mobilitat ha esdevingut un recurs imprescindible per resoldre les necessitats quotidianes i dur a terme bona part de les nostres responsabilitats socials. L'accés a les oportunitats i els serveis, les opcions d'oci i consum, i la sociabilitat, depenen en gran mesura dels recursos disponibles per desplaçar-nos comprimint els temps i els espais (Camarero, 2009). És per això que la realització d'aquesta recerca es veu justificada en uns aspectes molt importants, des del punt de vista social. Així, una societat més desenvolupada serà aquella que tinga satisfetes les diferents necessitats de mobilitat i que, en definitiva,

¹ Aquesta integració de la planificació dels transports dins de l'ordenació del territori i del l'urbanisme és plantejada tant per Nutley (1992), com per Miralles (2002).

s'assente sobre un territori accessible. Aquestes necessitats tenen una certa resposta des de les administracions públiques en matèria de lleis. Al context valencià, la Generalitat va aprovar la *lleï 6/2011, d'1 d'abril, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana*. En aquesta, un dels principis generals diu que «les administracions públiques facilitaran la mobilitat de les persones com a element essencial de la seua qualitat de vida i de les seues possibilitats de progrés en relació amb el desenvolupament de les oportunitats d'accés al treball, a la formació, als serveis i a l'oci»².

A banda de justificar la importància dels transports públics com un mitjà que fa que els desplaçaments estiguen a l'abast de tots, també podem justificar-la amb el nivell de sostenibilitat dels mateixos. Així, està comprovat que un transport col·lectiu explotat de forma correcta és garantia d'una mobilitat sostenible. És a dir, més respectuosa amb el medi ambient i amb menors despeses individuals. L'ocupació dels vehicles és un paràmetre decisiu de l'eficiència de cada mitjà de transport (Sanz, Vega i Mateos, 2014). En aquest sentit, l'automòbil privat presenta unes característiques que el fan menys sostenible que el col·lectiu. Tot i això, cal no fer un gran elogi de la sostenibilitat transports públics, en general. D'aquesta manera, el transport públic pot no ser sostenible si no té una ocupació mínima, la qual es deriva d'una bona gestió i promoció de la xarxa.

Amb tot açò, fer una anàlisi dels transports públics i la mobilitat a un espai és molt interessant des dels punts de vista territorial, social i de la sostenibilitat. I més, si es fa a un entorn territorial on hi ha una major mancança d'aquest tipus d'estudis: el medi rural. Un espai amb unes característiques comunes que fan que l'accessibilitat pugua plantejar una sèrie de problemes. En aquest sentit, podem tornar a l'*Estratègia Territorial Valenciana*, el cinquè objectiu de la qual diu que cal « millorar les condicions de vida del sistema rural ». Unes condicions de vida òptimes que passen per garantir un complet accés als diversos serveis públics, entre ells el transport.

Aquesta recerca a volgut centrar-se en un espai concret, al qual veure els aspectes teòrics que plantegen els diversos autors respecte als conceptes abans definits al medi rural. Aquest marc territorial s'ha anomenat « els pobles de Mariola ». Aquests són un total setze municipis de menys de 2.000 habitants que tenen les condicions particulars i que són un clar exemple de ruralitat. Són: Agres, Alfafara, l'Alqueria d'Asnar, Alcocer de Planes, Almudaina, Balones, Benilloba, Beniarrés, Benillup, Benimarfull, Benimassot, Gaianes, Gorga, Millena, l'Orxa i Planes. A més, aquesta àrea funcional, s'amplia a uns nuclis mitjans d'influència d'aquests que actuen com capçaleres comarcals de serveis. Aquests s'han seleccionat per la proximitat als anteriors i per la quantitat de serveis amb què compten. A més, alguns d'aquests nuclis actuen com nodes per a la comunicació, en transport públic, amb les grans ciutats. Així, en formen part: Alcoi, Cocentaina, Muro, Banyeres de Mariola, Bocairent, Ontinyent, Agullent i Albaida. Aquest espai s'ha seleccionat atesa la seua importància dintre del sistema rural

² Aquest objectiu es troba redactat al punt 1 de l'article 2 (*Principis generals*), dintre del capítol I (*Objectius, criteris i competències*), englobat al títol I (*Principis generals*).

valencià. A més, hi ha una sèrie de condicions físiques i humanes les quals atorguen interès al mateix, com podria ser que es tracta d'un entorn de muntanya, o la seua posició central al territori valencià.

Amb tot açò, es pretén perfilar un treball que condueixi a una sèrie de conclusions sobre els aspectes plantejats a aquest territori. Per fer això, s'ha seguit una estructura determinada adient a la metodologia que s'exposarà, a continuació. En primer lloc, es presentaran els diferents aspectes metodològics, on s'exposarà el marc teòric i conceptual sobre el qual s'assenta aquest treball i què ajudarà a l'hora de construir la hipòtesi de treball. En un segon apartat, s'exposaran les característiques del marc territorial escollit, fent una justificació més acurada del seu nom i límits. Aquestes característiques, físiques, demogràfiques i econòmiques, caldrà vincular-les als conceptes de mobilitat i transport públic. Un tercer punt, anirà dirigit a analitzar les característiques de la mobilitat als pobles de la Mariola, veient les necessitats que motiven el conjunt de desplaçaments que s'hi desenvolupen. És important comprendre com funciona la mobilitat en aquest espai abans d'analitzar els mitjans de transport de què disposen, ja que podem anar extraient les nostres conclusions progressivament. Després, a un altre apartat, analitzarem els diferents mitjans de transport públic els quals donen servei a l'àrea d'estudi. Aquests són el tren i l'autobús, a més del taxi. Al següent apartat, s'interrelacionaran les necessitats de mobilitat amb el transport públic existent, per veure com es troba l'accessibilitat a aquest territori i quines respostes es poden donar per part de la població. Finalment, es tancarà el treball amb una conclusió on es recapitularà tot el vist, i es veurà si s'accepta o es refusa la hipòtesi plantejada en un primer terme. A més, es tractarà de plantejar, de forma breu, una sèrie de propostes i alternatives per afrontar la mobilitat i ordenar els transports públics, les quals es podran establir arran de les conclusions.

2. LA METODOLOGIA

L'Institut d'Estudis Catalans, defineix al seu diccionari el mot *mètode* com « Camí que se segueix, manera ordenada de procedir, per a arribar a un fi ». Així, per a l'estudi d'aquest tema, trobem un conjunt de processos que cal seguir per arribar a les finalitats proposades.

Des de la Geografia Humana existeixen diversos enfocaments per al seu estudi. Aquests són acceptats per la comunitat acadèmica, sempre que siguin justificats de manera coherent. En aquest sentit, no es pot definir un sol mètode com vàlid sobre la resta. L'elecció d'un mètode o d'un altre dependrà dels criteris, la formació, la personalitat i el pensament del geògraf que realitzi l'estudi. És per això que s'utilitza el concepte de *metodologia* definit com « conjunt dels mètodes d'una disciplina » pel Diccionari de l'Institut d'Estudis Catalans.

Al present treball es cerca seguir un mètode deductiu, ja que es considera més adequat per l'estudi de la mobilitat i el transport públic als pobles de Mariola. Aquest s'oposa a l'esquema tradicional inductiu, el qual es basa en l'observació de la realitat. Però podem afirmar que l'espai no és només el que es veu. Aquests podrien ser les inversions selectives, el poder econòmic o els mercats. Hi ha una sèrie de relacions intrínseques que cal extreure. Així, el mètode deductiu es basa en un procediment científic, mitjançant el qual, s'elabora una teoria a partir d'uns processos que es creuen explicables a la realitat, per després comprovar-los amb aquesta. Així, aquest mètode segueix un procés basat en una sèrie de fases. Aquestes parteixen de l'establiment d'un marc teòric i conceptual per a l'anàlisi dels problemes que es plantegen. A partir d'aquests es fixen uns objectius de treball i es formula la hipòtesi amb què es treballarà. Després, es confronten la o les hipòtesis a la realitat que s'observa per, acceptar o refusar la hipòtesi plantejada en inici. Un problema d'aquest mètode és el risc de simplificació dels plantejaments quan les estructures espacials són molt complexes. En el cas que tractem, cal dir que els diversos agents, tant els que realitzen la mobilitat com els que s'encarreguen de la gestió dels transports, no segueixen sempre un comportament racional i objectiu.

Per tal de complementar i millorar el mètode anterior, s'utilitzarà el *mètode dialèctic*. Aquest es suporta en una visió del món i de les societats, basada en el caràcter contradictori d'allò real. Així, s'aplicaran una sèrie de raonaments bàsics destinats a extreure la essència dels diferents processos. La complexitat dels fenòmens espacials constitueix una dificultat intrínsecament geogràfica, ja que se sol tractar de fets interrelacionats gens simples. Així, des de la Geografia Humana es percep la importància del territori, de les variables ambientals i de l'estructura socioeconòmica, com els nous vèrtex des d'on s'analitzen la mobilitat i els transports. Tot açò sorgeix dels canvis metodològics que ha suposat substituir l'aproximació causal per la dialèctica, donant lloc a una etapa de transformació en què s'amplia el subjecte d'anàlisi (Miralles i Cebollada, 2009).

Complimentant els mètodes deductiu i dialèctic, es pretén afrontar aquest estudi de la forma més apropiada, d'acord amb els estudis més recents sobre aquest tema. A més a més,

s'utilitzen dos procediments lògics bàsics per a qualsevol estudi geogràfic: l'anàlisi i la síntesi. Així, es parteix d'una dissociació dels diversos elements que conformen la investigació, per després unir-los i tractar d'establir una recomposició, per conèixer els diferents elements i les seues relacions. Aquest es pot relacionar mb el mètode per a l'ordenació territorial, el qual parteix d'un anàlisi, seguit d'un diagnòstic, per arribar a les pertinents propostes. D'aquesta manera, a la conclusió, s'intentarà abordar aquesta fase propositiva per establir unes bases mínimes.

2.1. El marc teòric i conceptual

A aquest apartat, es cerca abordar aquells aspectes principals que permetin emmarcar el treball dintre d'una sèrie de conceptes fonamentals. En aquest sentit, es farà una exposició bàsica dels diferents autors i de com tracten el tema de la mobilitat i el transport públic, fent especial atenció en aquells que tenen al medi rural com espai d'anàlisi.

Al si de la Geografia Humana, trobem diferents branques que ens poden aportar els aspectes teòrics per a desenvolupar aquest treball. Les diferents recerques en què s'ha suportat aquest formarien part, primordialment de la coneguda com *Geografia dels Transports*. Aquesta sorgeix quan la velocitat s'integra a la vida quotidiana de la població i, amb ella, els diversos mitjans de transport (Miralles, 2002). Hoyle i Knowles (1992) la defineixen com l'estudi dels sistemes de transport i els seus impactes territorials.

L'estudi dels transports i el territori parteix com una anàlisi dels diferents mitjans i la seua localització. Però, el postmodernisme, relacionat amb el postfordisme permet l'emergència de nous reptes i s'ha manifestat en la renovació de les temàtiques tradicionals d'estudi i per l'aparició d'un conjunt de *Noves Geografies* interessades per les dimensions de l'activitat humana que havien estat deixades de banda (Miralles i Cebollada, 2009). Aleshores, s'han afegit nous temes de recerca, com els moviments habituals de la població. És després de la crisi del petroli, als anys huitanta, quan s'amplia l'objecte d'estudi, superant la restricció que imposava el concepte de transit dels vehicles privats, per passar a incloure tots els mitjans de transport: públics i privats. D'aquesta ampliació sorgeixen estudis com els de Banister i Hall (1981), Potrykowsky i Taylor (1984), Seguí i Petrus (1991), i Ciuffini (1993) des dels quals s'inicia un canvi de reflexió teòrica que deixava de considerar la política viària i de trànsit privat, en exclusiva, per ampliar-la vers una mobilitat integral.

En els darrers anys observem un període de transformació que abandona el paradigma de la modernitat, estructurador del segle passat, i adopta el de la sostenibilitat, eix conductor del segle XXI (Miralles i Cebollada, 2009). La sostenibilitat emergeix com un nou paradigma que transforma la forma d'entendre el desenvolupament i la seua relació amb el medi natural, social i cultural. Des de l'*Informe Brundtland* (1987), el concepte té una posició transversal que afecta a diferents esferes i activitats humanes, en termes acadèmics i polítics. Tant els estudis acadèmics com les polítiques de transport, solen desenvolupar-se i interpretar-se dintre

d'aquest marc conceptual. En este sentit, ja des dels anys seixanta del segle passat, van començar a sorgir els primers anàlisis i reaccions que qüestionaven el creixement de les infraestructures viàries i el suport al transport privat (Miralles, 2002).

Deixant de banda la Geografia dels transports com a tal, cal que ens centrem en la mobilitat quotidiana. Aquest és un fenomen creixent i complex, el qual té una profunda substància territorial, l'origen i les destinacions marquen els seus components espacials primaris, però al mateix temps l'organització del territori, i amb ell moltes de les variables geogràfiques incideixen en l'estructura dels desplaçaments (Miralles i Cebollada, 2009). Per tot això, la Geografia Humana, des dels diferents camps analítics, està concedint una atenció creixent a aquest fenomen. El canvi conceptual, al igual que em vist amb la sostenibilitat, es dona a les darreres dècades del segle XX, quan es passa dels mitjans de transport com a subjectes d'anàlisi, a estimar les persones que realitzaven eixos viatges. Així, s'ha centrat en els models de mobilitat que aquestes tenen des dels motius del desplaçament, els medis de transport que s'utilitzen i els temps de recorregut. A més, la mobilitat quotidiana ha protagonitzat canvis considerables en quant a forma i funció, en els darrers temps. Segons Cebollada (2009: 210), des de la geografia podem apreciar aquests canvis a partir de tres perspectives: « les transformacions induïdes per les alteracions en l'estructura econòmica i territorial amb el pas del fordisme al postfordisme, la inclusió de les variables mediambientals, dintre del paradigma de la sostenibilitat, i la inserció de l'estructura social de la mobilitat, al tractar-se de persones que es desplacen i no només de mitjans de transport ».

Així, sorgeixen conceptes com els que hem tractat a la introducció. Uns dels més interessants és el de l'accessibilitat. El moviment és part de la vida dels ciutadans, com un des factors que augmenta el nostre potencial de relació i permet sistemes de vida que, d'altra forma, serien impensables, on coexisteix el contacte amb la natura, el treball, l'estudi i l'oci. (Ciuffini, 1993). Aquest, interrelacionat amb la capacitat d'accedir a la destinació, conforma el que seria l'accessibilitat, amb una dimensió espacial. Aquest concepte es ve desenvolupant des de la meitat dels anys 70 del segle passat (Nutley, 1992). Es pot contemplar com una eina relacionada amb l'accés als serveis, vinculada amb els mitjans de transport. Així, l'accessibilitat també pot ser una mesura per a qualificar l'eficàcia dels transports (Miralles, 2002). En aquest sentit, també serveix per avaluar el grau d'opcionalitat que tenen els diferents ciutadans per accedir als llocs i a les activitats.

Aquest conceptes han sigut molt estudiats als espais urbans. La ciutat s'ha convertit en el laboratori de la mobilitat, on s'han interrelacionat els diferents mitjans de transports amb els ciutadans de les diverses parts d'aquesta. Però al medi rural aquest tipus de recerca no ha sigut tan important, ans al contrari, són pocs els autors que tracten el tema dels transports i la mobilitat en un context de ruralitat. Aquest comença amb autors britànics just en el moment de canvi de paradigma conceptual. Aquest es dona per la situació en la que es trobaran els transports diferents de l'automòbil a aquests espais en aquells moments. Així, cal destacar la figura de Mosseley qui estudia l'accessibilitat al medi rural. Al respecte, diu que « està molt desigualment distribuïda a les àrees rurals. No només les zones o pobles difereixen

considerablement a aquest respecte, sinó també els individus » (Mosseley, 1979: 52). Altres autors britànics serien Nutley (1992), o Starkey (2002), qui fa una anàlisi als països del tercer món.

Al nostre país els estudis són més recents, destacant la figura de Gutiérrez (1988, 1991). Des dels anys huitanta del segle passat, els estudis de transport deixen de basar-se en els esquemes bàsics d'oferta-demanda per passar a centrar-se en les necessitats de la població, seguint els que ja es duia a terme als estudis urbans. Aquest menor estudi del transport públic i la mobilitat en aquests espais, ens fa considerar el *Desenvolupament Rural* com un aspecte a considerar en aquest treball. Així ho manifesten autors com Rodríguez (2004), qui diu que la reducció dels serveis de transport públic, degudes a una menor demanda, poden contribuir al despoblament rural. Amb tots aquests conceptes englobats dintre del marc de la Geografia dels Transports, la mobilitat i el desenvolupament rural, basarem aquest treball.

2.2. Els problemes plantejats

Dins del procés metodològic que ens hem proposat, plantejar problemes és un aspecte molt important dins de la fase primera de la recerca geogràfica. Així, aquests es plantegen sobre la experiència prèvia de l'autor amb el suport de les observacions dels diferents autors llegits i analitzats precedentment. Amb això, sorgeixen una sèrie d'interrogants en què basarem els objectius de la recerca, i la conseqüent hipòtesi. Aquests, els qual s'entronquen directament amb el tema d'estudi i el context territorial escollit, es presenten a continuació.

- 1) Es pobles de Mariola són un espai rural amb unes característiques concretes per cadascun dels aspectes que es presenten. Per tant, cal preguntar-se si la mobilitat serà un aspecte clau i amb consideració a aquest espai.
- 2) Un cop vist si als pobles de Mariola es donen uns fets bàsics que la justifiquen, en interessarà saber quines són les diferents necessitats de mobilitat que té la població i quina importància té la mateixa en el desenvolupament d'aquest espai.
- 3) També, si tot territori amb uns mínims serveis bàsics ha d'estar dotats amb una xarxa de transports ens interessarà saber quins són i com s'utilitzen. Així, prioritzant sobre els transports públics, hem de demanar-nos sobre la presència dels diferents mitjans als pobles de Mariola i quin és el seu funcionament. També cal preguntar-nos sobre el grau d'utilització d'aquests, per part dels ciutadans d'aquest territori.
- 4) Un cop vistes les variables de mobilitat i transport públic ens poden sorgir certs dubtes. Aquests es centren entorn a la qüestió principal de si els transport públics responen a la demanda de mobilitat i a les necessitats que té la població. Aquest és, pot ser, el problema o qüestió principal del treball.

- 5) Un cop resposta la qüestió anterior, se'ns pot presentar un altre dubte lligat amb ell directament. D'aquests podem desprendre diverses qüestions: seran els pobles de Mariola espais accessibles en transport públic? Seran accessibles per als seus ciutadans els serveis destinats a cobrir les seues necessitats situats a les capçaleres comarcals properes?

2.3. Els objectius

Amb l'exposició dels problemes que plantegem a l'inici d'aquest treball, podem extreure una sèrie d'objectius conseqüents. Amb aquests, tractarem de desenvolupar la recerca proposada. Els mateixos queden ordenats de la següent manera:

- 1) L'anàlisi del context territorial dels pobles de Mariola, englobant-los en un context més ampli on s'introdueixin les capçaleres comarcals, així com la resta de territoris dels voltants. Aquest anàlisi bàsic és fonamental per comprendre com funcionarà la mobilitat en aquest espai. A més, també ens serveix per veure quina resposta socioterritorial hauran de donar els diferents mitjans de transport. Així, són importants els espectres físics, demogràfics, socials, així com els polítics, per estudiar la resta de conceptes i variables.
- 2) Un estudi de la mobilitat als pobles de Mariola. Aquest passa per veure la existència d'unes necessitats quotidianes de la població, que marcaran els seus desplaçaments. Així, des de les necessitats educatives i laborals, pròpies dels aspectes quotidians, també passarem a altres aspectes com són els serveis bàsics i, fins i tot l'oci. Tot plegat per veure si aquestes necessitats són satisfetes als propis municipis, o són objecte dels diversos desplaçaments els quals configuren la mobilitat el aquest marc territorial.
- 3) Una anàlisi dels modes de realitzar aquesta mobilitat per part de les persones. Aquest objectiu deriva en un altre, intrínsecament relacionat. El mateix seria l'aproximació als diferents mitjans de transport públic que són presents al territori mariolenc i que traslladen a les persones que tenen les diverses necessitats que motiven la mobilitat. Així, serà clau un correcte estudi de tots aquests, com funcionen i amb quins mecanismes es regules. D'aquesta manera, es podrà saber si presten el servei públic de manera correcta, i quina ha sigut l'evolució dels mateixos amb el pas del temps.
- 4) L'estudi de l'accessibilitat al marc territorial dels pobles de Mariola i de les seues capçaleres comarcals. Es a dir, veure si el servei públic de transports que es dona és correspon amb les necessitats de mobilitat que té la població. Aquest objectiu és clau per poder acceptar o refusar la hipòtesi que ara plantejarem.
- 5) La valoració global de tots els aspectes analitzats. Aquesta valoració final, a mode de conclusió, és molt interessant, ja que permetrà posar sobre la taula una sèrie de mesures o propostes que permeten millores.

2.4. La hipòtesi

Un cop posats els interrogants als quals s'intentarà respondre i fixats els objectius a seguir, cal plantejar la hipòtesi sobre la qual s'articula la recerca proposada. Aquesta és fonamental per poder arregar les diverses informacions que servisquen per confirmar-la o refusar-la. La hipòtesi d'aquesta recerca és clara i ja es pot intuir en les primeres línies de la mateixa. A més, també ve marcada al títol. Estaríem referint-nos a l'existència d'una sèrie de problemes d'accessibilitat als pobles de Mariola, provocats per una dolenta xarxa de transports públics no adaptada a les necessitats reals de mobilitat de la població.

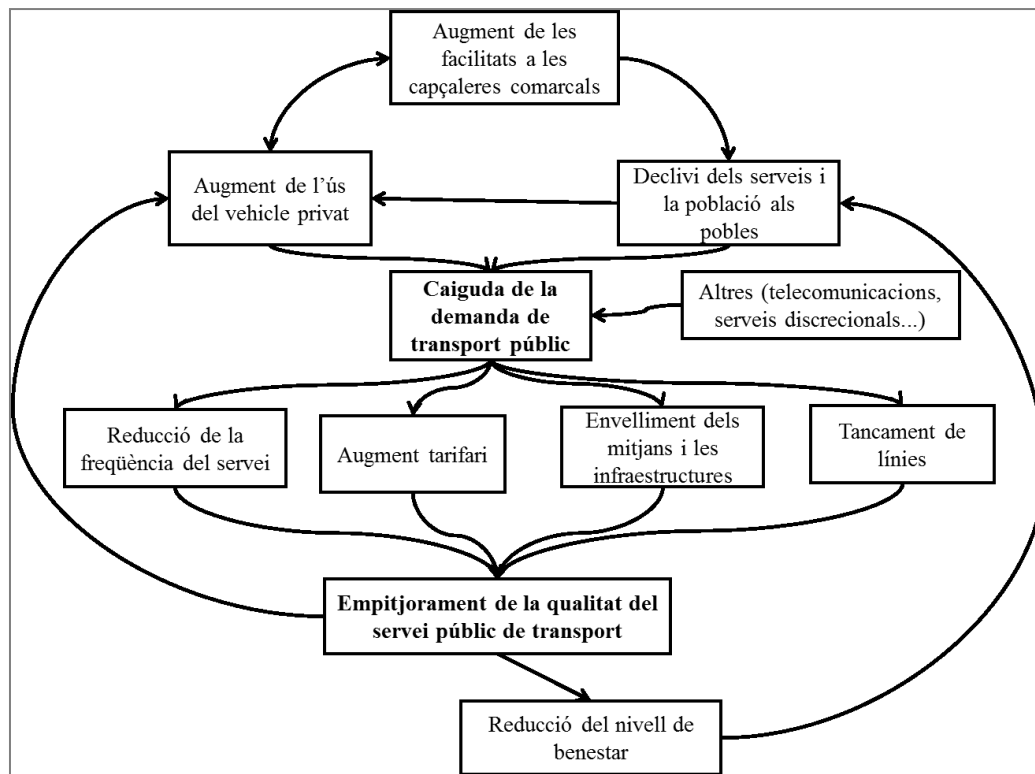
Aquesta hipòtesi no va sola. Podem marcar una sèrie d'hipòtesis secundàries que aniran contrastant-se al llarg del treball per poder arribar a contrastar la hipòtesi principal. Aquestes serien la existència d'unes necessitats que justifiquen la mobilitat quotidiana als pobles de Mariola; fet que és una realitat. També ho seria l'existència d'uns mitjans públics de transport en comú deficients i que no arriben al global de la població mariolenc. Així, totes dues idees anirien lligades amb els conseqüents problemes d'accessibilitat que se'n deriven.

Aquesta hipòtesi, com s'ha dit, parteix del treball previ i l'experiència de l'autor. Però, a més a més, hi ha una sèrie de treballs acadèmics que ja plantegen aquesta hipòtesi a altres espais, amb una construcció teòrica bàsica de la mateixa. Així, Gutiérrez (1988) diu que « El transport públic regular al medi rural està sumit en una en una profunda crisi a les nacions desenvolupades ». També Nutley (1992: 126) parla d'aquest problema al dir que « a les àrees rurals, la baixa densitat de població causa problemes econòmics per al transport públic i dificultats per a la gent que no disposa de cotxe », així, « essencialment el problema es basa en el transport públic i en la població que depèn d'ell ». El terme de *Rural Transport Problem* s'utilitza per primera vegada al 1963 al títol del llibre de David StJohn Thomas. Des d'aquell moment, es presenta aquesta crisi als diversos mitjans de transport públics. La mateixa ve potenciada per la competència de l'automòbil privat. Aquest s'adapta millor a la demanda dispersa i, a més, en no existir la congestió que hi ha a la ciutat, és un altre punt que l'afavoreix.

L'esmentat problema es provoca per una caiguda de la demanda que vaticina un augment de les despeses d'aquests transports. Això té com conseqüència una caiguda de l'oferta la qual provoca, una altra vegada, la disminució de la demanada, entrant-se en un cercle viciós. Aquest és explicat pels diferents autors esmentats. Les causes de la caiguda de la demanda són diverses. Passen pel despoblament de nombroses regions rurals. Ja no parlem del clàssic èxode rural, sinó d'uns balanços demogràfics negatius per l'envelliment i l'emigració de joves vers les capçaleres comarcals. També per la motorització dels espais rurals més ràpidament que als urbans on la congestió posa una mica de fre. A més, hi ha altres causes com la creació de serveis discrecionals o l'aparició del teletreball, segons indiquen diversos autors (Gutiérrez, 1988). Tot açò provoca un augment de la dispersió espacial i temporal de la demanda. Amb això es produeix el deteriorament de l'oferta basat en la reducció dels serveis per minvar el dèficit. Les mesures preses són la reducció dels serveis, la fusió de diverses

línies en una, la pujada de les tarifes, i l'augment dels terminis de renovació del material mòbil, amb un conseqüent envelliment d'autobusos i línies de tren. Aleshores, es veu una reducció del confort, les freqüències i la seguretat, acompanyat d'un augment dels temps de recorregut i els costos per als usuaris. Açò comporta un desavantatge comparatiu respecte a l'automòbil privat, entrant en el cercle viciós esquematitzat a la figura 1.

Figura 1. Diagrama explicatiu del cercle viciós del problema dels transports públics al medi rural



Font: Elaboració pròpia a partir de les teories de Nutley (1983) i Gutiérrez (1988).

2.5. Les fonts i el mètode de treball

Per acabar amb el punt de la metodologia, caldrà assenyalar les diverses fonts amb què s'ha comptat, i el mètode amb el qual s'han usat, com s'han corregit, explotat i complementat. Així, pel que respecta a les dades estadístiques, en molts casos s'han vist condicionades per l'escala espacial en què es treballa. Per aquest motiu, moltes de les dades no es trobaven disgregades a nivell municipal, i menys encara per a municipis amb una població tan reduïda com els d'aquest marc territorial. De més està dir, que no es compta amb ninguna per a l'àrea d'estudi marcada, com pot semblar lògic. Les estadístiques a nivell municipal han estat extretes de l'*Institut Valencià d'Estadística*, el qual compta amb una recopilació de dades de diferents organismes, del qual han pogut resultar interessant, les dades de població, d'estructura econòmica o de parc de vehicles.

En quant a les estadístiques específiques de mobilitat, aquestes no estan segregades a nivell municipal. Trobaríem l'enquesta *Movilia*, poc útil ja que el nivell més baix d'anàlisi són les

províncies i les àrees metropolitanes. Les úniques dades que han pogut resultar útils han sigut les extretes del *Cens de Població i Vivendes de 2011*. En aquest es compta amb un apartat on es parla de la mobilitat per motius de treball i estudis, així com dels modes i mitjans de transport en què es realitza aquesta mobilitat. El problema principal d'aquest, és que no es troben dades a nivell municipal per a poblacions amb menys de 5.000 habitants. Però al comptar amb les dades comarcals s'han pogut fer una sèrie d'operacions per obtenir les dades dels pobles de Mariola. Així, als resultats de la comarca del Comtat, se'ls resta els de Muro i Cocentaina (municipis de la comarca dels quals sí s'ofereixen dades). Després dels ajustos estadístics conseqüents, es pot comptar amb aquesta dada.

Pel que respecta a les dades d'ús dels transports públics, les empreses que realitzen els seus serveis poden ser una interessant font que facilite el volum de viatgers i la seua evolució temporal, per les diferents línies. Així, es va tractar de contactar amb els diferents prestataris de serveis obtenint la resposta negativa de la principal empresa prestatària de serveis de transport regular de viatgers per carretera: *Subús-Vectàlia*. Atès que les seues dades no són públiques, no van poder ser facilitades. Fet paradigmàtic, ja que es tracta d'una empresa que proporciona un servei públic subvencionat. Per a les dades de la línia de tren Xàtiva-Alcoi, *Renfe* va facilitar les dades de viatges des de 2005 fins les darreres disponibles.

Per completar aquesta informació, es va optar per realitzar una enquesta (veure Annex 9.III), mitjançant la qual poder conèixer les dades de mobilitat de la població i la seua opinió sobre certs temes relacionats amb el transport públic. Aquesta va ser realitzada per als municipis d'Agres i Alfafara, com a mostra de dos pobles de Mariola envoltats de capçaleres comarcals. D'aquests s'ha obtingut una mostra del 10% del total de la seua població que sumada arriba als 1.001 habitants. Es a dir, un total de 101 persones enquestades. També s'ha realitzat una sèrie d'entrevistes variades amb diferents agents d'importància a aquest territori com són els alcaldes i altres responsables socials i polítics, l'opinió dels quals ha servit per bastir aquesta recerca i completar-la amb diversos punts de vista. Totes aquestes dades que es presenten han servit per elaborar mapes i gràfics, així com en l'anàlisi i l'explicació durant els diferents passos d'aquesta recerca.

3. EL MARC TERRITORIAL: ELS POBLES DE MARIOLA

Un cop enllestit els aspectes previs de la metodologia, cal introduir el marc territorial sobre el qual es treballarà. Així, en aquest apartat tractarem d'explicar i justificar quina ha sigut la definició territorial adoptada. Un cop fet açò, passarem a veure quins són els elements principals que caracteritzen aquest espai, tot relacionant-ho amb els aspectes que després veurem i que ens serviran per comprendre millor el treball. Així, es farà una breu anàlisi de l'espai físic, de l'estructura demogràfica, de l'econòmica, així com una presentació de les infraestructures que componen aquest espai.

3.1. La definició territorial

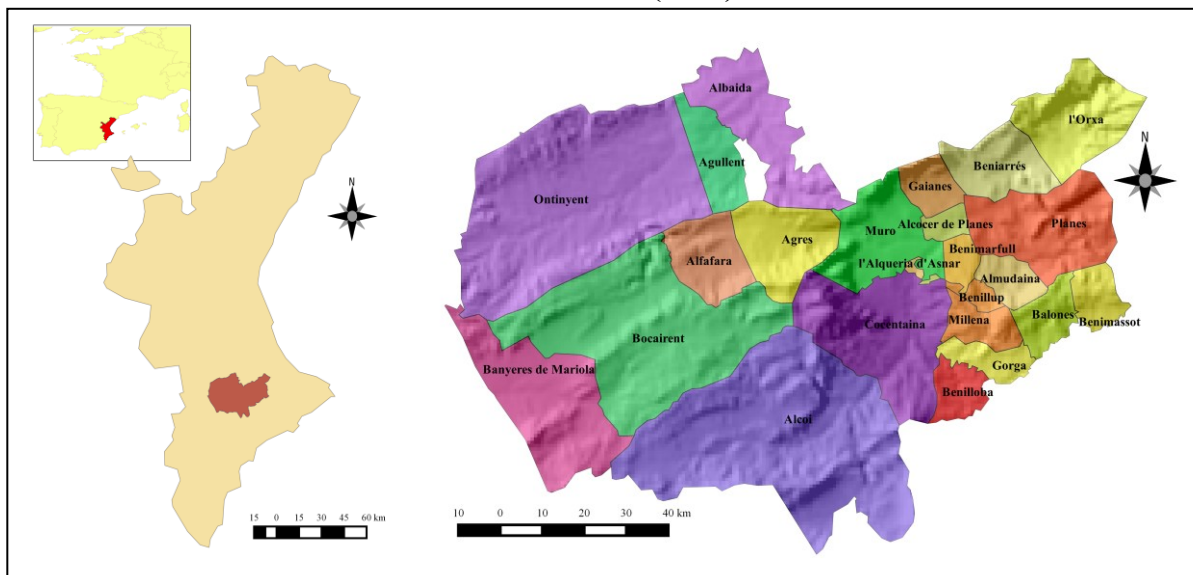
Per definir l'àrea d'estudi s'han tingut en compte diversos aspectes fonamentals. En primer lloc, es va considerar l'espai de les comarques de l'Alcoià i el Comtat, un espai extens i que responia a les necessitats i els objectius previs. Tot i això, es va voler reduir l'espai de pobles a considerar. Per això, es van veure les diferents relacions existents entre els mateixos i les mancomunitats de què en formen part. També calia considerar quins municipis eren els més aptes per ser considerats com *pobles* dintre del marc del medi rural. Per això, s'ha cregut convenient un límit del 2.500 habitants. Límit lògic ja que tots els municipis que superen aquesta xifra tenen les funcions pròpies de capçaleres comarcals, com ara veurem. Així, es van utilitzar els municipis de menys de 2.500 habitants que formaven part de la *Mancomunitat de l'Alcoià i el Comtat*³. Aleshores, els municipis que en van resultar són: Agres, Alfafara, l'Alqueria d'Asnar, Alcocer de Planes, Balones, Beniarrés, Benillup, Benimarfull, Benimassot, Gaianes i Millena. A aquests, després d'un anàlisi de les comunicacions i de les relacions se'n han unit cinc: Almudaina, Benilloba, Gorga, l'Orxa i Planes. D'aquesta manera queda configurat el marc territorial dels setze municipis.

A aquests, cal sumar les huit capçaleres comarcals que s'han considerat. Aquestes s'extreuen d'observar les relacions entre els municipis anteriors i després de veure els nombrosos serveis que s'aglutinen. Per considerar-les cal partir d'un eix principal, a més del més poblat i dinàmic de la zona, conformat per Alcoi, Cocentaina i Muro. Des d'aquest s'articulen moltes de les relacions amb la resta dels pobles. A més, dintre d'aquest context territorial, cal incloure dos municipis que també actuen com capçalera comarcal en menor mesura que els anteriors: Bocairent i Banyeres de Mariola. Finalment, s'inclou un altre eix, en aquest cas perifèric, conformat per Albaida, Agullent i Ontinyent. Aquest és considerat per la influència que tenen aquestes capçaleres en alguns dels municipis rurals que s'hi troben més propers.

³ Aquesta mancomunitat és una entitat local supramunicipal que s'encarrega d'agrupar una sèrie de competències municipals, per tal d'ajuntar en promoció econòmica, social i cultural. Els municipis que es consideren són els anteriors a un abandó de la Mancomunitat per part de sis integrants durant els darrers anys. Amb això, l'actual Mancomunitat està composta pels municipis d'Agres, Alcoi, Alfafara, Banyeres de Mariola, Benimarfull, Cocentaina, Gaianes, l'Alqueria d'Asnar, Millena i Muro.

Per a posar un nom a aquest entorn territorial s'han barallat diverses opcions. La primera era la d'utilitzar les denominacions pròpies de la comarca (Alcoià-Comtat o, simplement, Comtat). Tot i això, vist que no es respecten els límits marcats a l'espai comarcal, es va optar per una tercera denominació: *Mariola*. Aquest és el nom de la serra i del parc natural sobre la qual s'assenten nombrosos municipis. A més, es utilitza per diversos autors per definir certes àrees territorials que coincideixen, més o menys, amb aquest marc territorial fixat. És el cas de Jordi Tormo (2011) qui defineix una àrea funcional anomenada Mariola i composta per l'Alcoià i el Comtat. També diverses associacions com les de Danses populars⁴ utilitzen aquest nom com a referència territorial. Al treball es parla de *pobles de la Mariola*, ja que el treball vessarà sobre els municipis rurals d'aquest espai. El mateix, actua com *laboratori* de la situació rural general, permeten la futura extrapolació d'aquest treball a altres territoris de semblants característiques.

Figura 2. Mapa de localització dels pobles de Mariola i les capçaleres comarcals d'influència (2015)



Font: Elaboració pròpia.

Amb això queda definit un espai que es tractarà a diverses escales. Així, una de les qualitats del geògraf és la de saber combinar i treballar amb diverses escales al mateix temps. D'aquesta manera, es veuran una sèrie d'aspectes per al conjunt dels municipis, tant pobles com capçaleres comarcals, de Mariola, per veure'n d'altres exclusivament als municipis rurals. A més, una escala de major detall s'utilitzarà amb els municipis d'Agres i Alfafara. D'aquests analitzarem alguns dels aspectes que hauria sigut més complex considerar per al conjunt de Mariola, com és el cas de la realització d'enquestes. Així, aquests dos municipis són una bona mostra atès que es situen en un espai envoltat de capçaleres comarcals. Són un clar i representatiu exemple de com s'articulen les relacions de mobilitat i transports en aquest espai.

⁴ Els grups de danses de diversos pobles d'aquest espai fan un aplec anual conegut com l'Aplec de les Danses dels pobles de la Mariola on es reuneixen pobles d'aquestes comarques, no només els que es situen sobre l'espai muntanyós de la serra. <<http://www.aplecMariola.com/>> [Consulta: 25/06/2015].

3.2. Els factors físics determinants

Tot i que l'objecte del treball i el seu marc teòric s'engloben dintre de la Geografia Humana, cal entrar breument en contacte amb els trets físics d'aquest espai, els quals poden condicionar alguns dels processos a analitzar. D'aquests els que més ens interessa és la configuració del relleu, ja que és la base sobre la qual s'assenten les poblacions i les activitats humanes. A més, en aquest espai és molt interessant ja que ens trobem a una zona de muntanya caracteritzada per una alçada important, amb una altitud mitjana al voltant 500 metres sobre el nivell de la mar. És un dels espais més abruptes del País Valencià, fet pel qual es inclòs per molts autors en el que es coneix com « Muntanya d'Alacant » (Cortés, 2009).

Molts d'aquests municipis es troben en altituds elevades⁵ com és el cas de Banyeres (816 m), Agres (772 m), o Benimassot (729 m). Aquesta zona destaca per alternar serres i cims escarpats, pertanyents als contraforts del Sistema Bètic, amb xicotetes valls encaixades i planes a les que s'ubiquen els principals municipis comarcals. Destaquen els relleus muntanyosos en disposició NE-SW: la Serra de Mariola, la Serra del Menejador, Serrella, la Serra d'Aitana, la Serra del Benicadell, la Serra d'Almudaina, la Serra d'Agullent o la Serra Albureca. Les pendents són també bastant fortes en aquests municipis. Encara que també hi ha una important diferència entre els més plans com Muro, Benimarfull o l'Orxa, amb menys del 7% de pendent, i altres més escarpats com Banyeres, Agres o Benillup, superant el darrer una pendent del 30%.

Imatge 1. Ubicació del nucli urbà d'Agres a la vessant nord de la Serra Mariola



Font: Gonçal Cerdà Beneito (2014)

Hi ha una sèrie d'estructures fallades i plegades on predominen materials com les margues, les calcàries, les dolomies, el conglomerat, i les arenisques. L'existència d'aquesta mena de materials junt amb la disposició dels relleus i les pendents elevades, té com conseqüència la existència d'un conjunt de riscos naturals, com els lliscaments o els despreniments. Amb tot

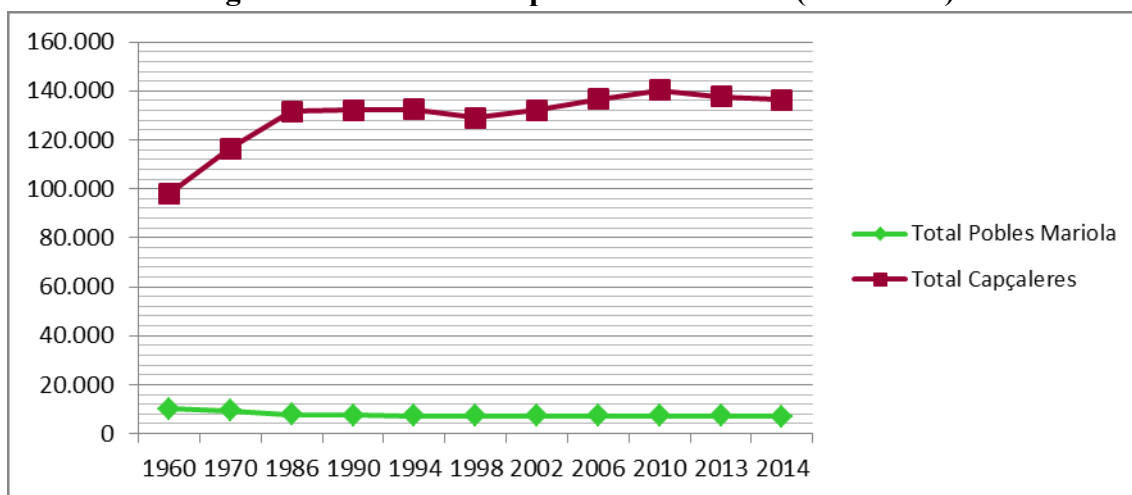
⁵ Font: *Cens de Població i Vivendes* (2011), INE (2015).

açò, podem extreure que degut a l'altitud i la disposició dels relleus tenen unes repercussions clares i que influeixen a l'hora de condicionar les diferents activitats humanes, com bé són les comunicacions i el transport.

3.3. La població: agent de mobilitat

La població és una variable molt interessant i que cal considerar en aquest treball. Els desplaçaments quotidians, com hem comentat adés, conformen en el seu conjunt la mobilitat. Atès que són les persones les que realitzen aquests desplaçament, hom pot afirmar que, com s'afirma al títol de l'apartat, són els agents de la mobilitat. És per això que cal comprendre llurs dinàmiques i llur vinculació amb el territori. A més, les dades demogràfiques resulten cabdals per introduir l'espai dels pobles de Mariola i llurs capçaleres comarcals d'influència. Així, veurem com hi ha evolucionat la població en les darreres dècades i la seua situació actual, en quant a estructura per edat i sexe, i sa distribució territorial.

Figura 3. Evolució de la població a Mariola (1960-2014)

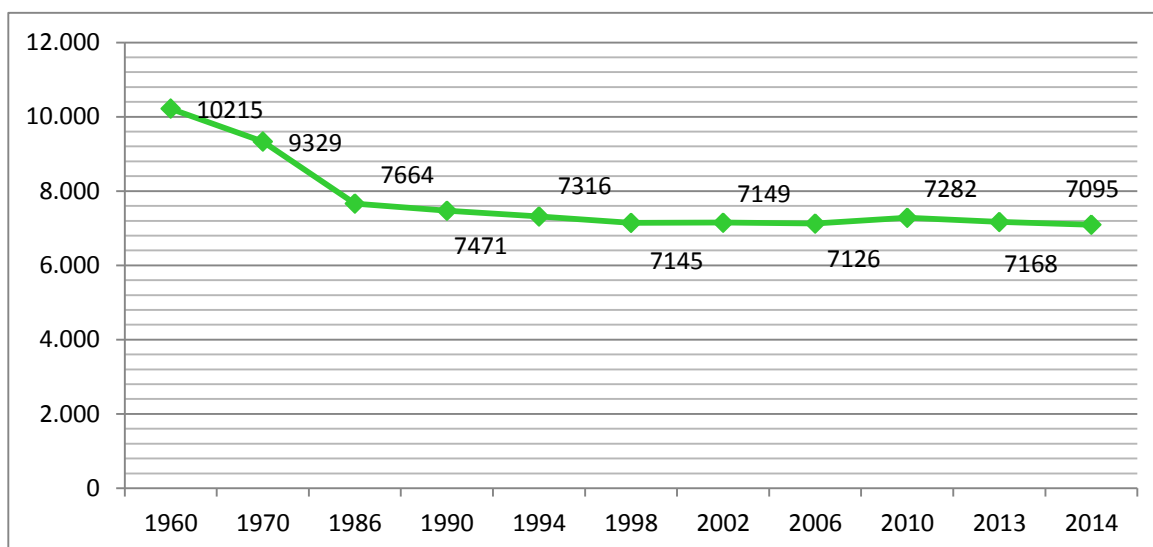


Font: Sèries històriques de població i Padró municipal d'habitants, INE (2014). Elaboració pròpia.

L'evolució de la població ens serveix per analitzar els diversos canvis que ha patit aquest territori. D'aquesta manera, resulta bàsic fer una disgregació entre la població de les capçaleres comarcals i els pobles, ja que les dinàmiques són completament dispars. Si prenem com origen les dades de població del 1960, on la població total era de 108.343 habitants, les capçaleres comarcals concentraven el 90,57% d'aquesta. Així, la població d'aquest conjunt de municipis, com podem veure a la figura 3 va anar creixent amb els anys degut a la major concentració de serveis i a la industrialització de molts d'ells. La població provenia dels pobles de l'entorn i d'altres àrees de l'Estat. D'aquesta manera s'hi dona un creixement progressiu fins arribar als 140.383 habitants al 2010, any en què es concentra major població. Des de 2010 ha començat a haver un lleuger retrocés de la població fins arribar als 136.463 habitants actuals (2014). Tot i això, aquests suposen un 95,05% de la població total de 143.558 habitants.

Amb açò, es pot veure un detriment de la població del medi rural, la qual només suposa menys del 5% del total de Mariola. I és que, com podem comprovar a la figura 4, la població dels pobles de Mariola no ha deixat de minvar en les darreres èpoques amb una certa estabilització al 2010, però que es va seguir reduint com al conjunt territorial, a causa de la crisi financera. Així, d'una població que superava els 10.000 habitants el 1960, s'ha passat a una altra de 7.095 actual (2014). Fet que mostra una reducció d'un 30,54% de la mateixa. Les davallades més fortes es produeixen al segle passat fins als anys noranta, degut al canvi de residència de la població envers les ciutats i capçaleres comarcals. Un èxode rural, especialment fort entre els anys cinquanta i setanta del segle passat (Tormo, 2010). Aquest es deu a causes diverses com la cerca de treball, la millora del nivell de vida i l'accés a l'oferta formativa. Les conseqüències d'això van ser l'envelliment de la població degut a una emigració del contingent jove, alterant l'estructura demogràfica. Així, la reducció de les darreres tres dècades es deu al creixement natural negatiu, més aviat que a l'emigració. Com conseqüència de tot plegat, aquest descens de la població implica un descens d'ingressos, amb la desaparició de comerços i altres serveis, com l'oferta educativa i la cultural. Així, aquest efecte poblacional anirà directament entroncat amb el *problema del transport públic rural*, ja comentat a la hipòtesi.

Figura 4. Evolució de la població als pobles de Mariola (1960-2014)

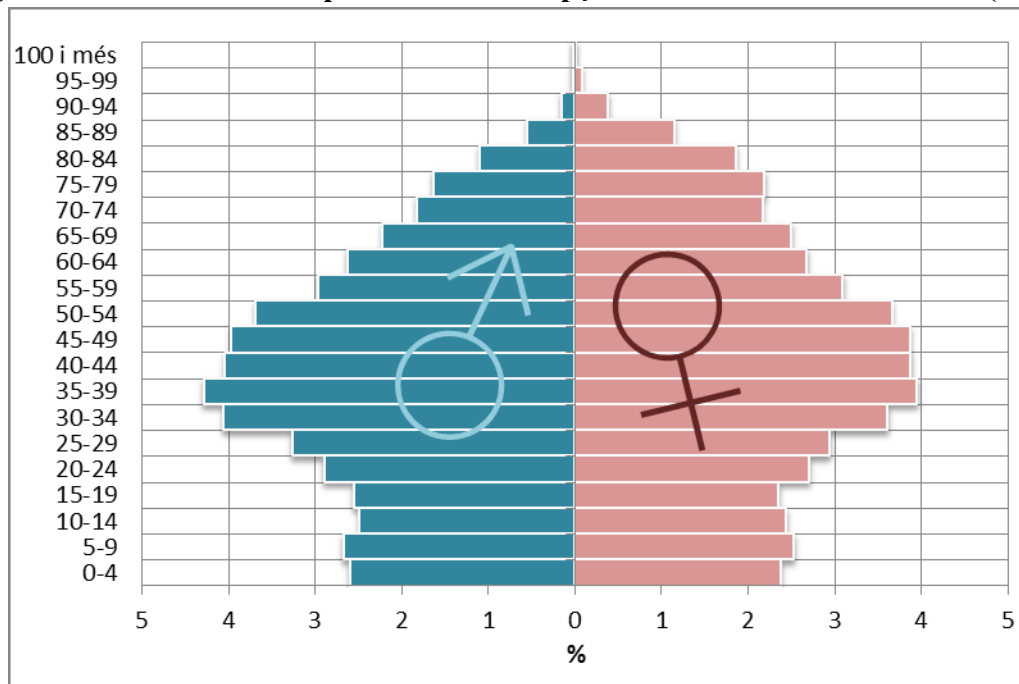


Font: Sèries històriques de població i Padró municipal d'habitants, INE (2014). Elaboració pròpia.

Aleshores, com ja es pot intuir, les estructures demogràfiques actuals seran bastant diferents als pobles que a les capçaleres comarcals. Així, si la representem en piràmides, totes dues reflecteixen unes estructures força envellides. Les cohorts d'edat dels joves tenen una menor representació. Però aquest envelliment és més intens als municipis rurals (figura 6) que a les capçaleres (figura 5). Als segons les cohorts de menys de 20 anys són bastant reduïdes, amb un augment relatiu fins a la cohort dels 35-39 anys. A partir d'aquest grup d'edat, hi ha un progressiu retrocés. Als municipis rurals, l'envelliment més intens fa que els grups d'edat amb menys percentatge de població siguin els de 45 a 54 anys. A més, les cohorts de major edat

suposen uns percentatges superiors, al contrari que a les de menor. Aquestes darreres són molt inferiors respecte a les de les capçaleres, mostra de la baixa natalitat al medi rural. La diferència de sexes es fa notable als grups d'edat superior amb un predomini de les dónes, com sol ser freqüent en les estructures de població.

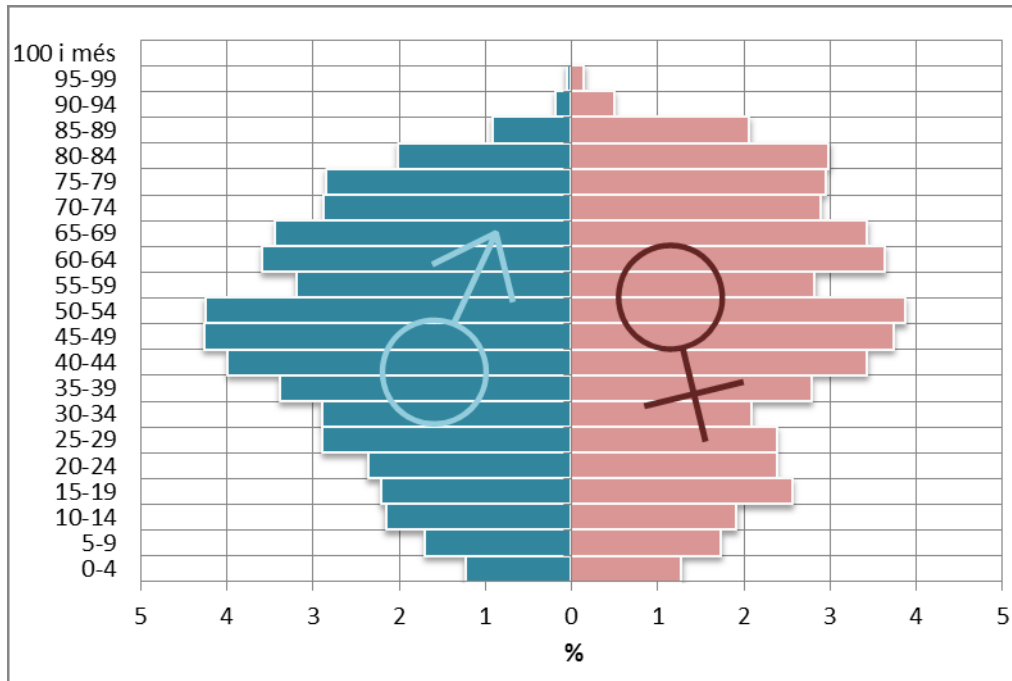
Figura 5. Estructura de la població de les capçaleres comarcals de Mariola (2014).



Font: Padró municipal d'habitants, INE (2014). Elaboració pròpia.

Cadascun dels grups d'edat suposa un tipus de demanda diferent, respecte als transports en comú. En este sentit, els grups d'edat més joves es desplaçaran per motius d'estudis, si el seu centre no es troba al municipi de residència, per oci o per alguna altra necessitat. Les cohorts de persones adultes, centraran els seus desplaçaments en els aspectes laborals, les gestions administratives i financeres, els serveis bàsics, el consum i l'oci. També, es tracta d'un grup d'edat carregat d'obligacions familiars. Fet que farà que una part dels seus desplaçaments siguin per aquest motiu. A es cohorts superiors als 65 anys, la població ja no tindrà una ocupació principal que motive uns desplaçaments quotidians. Malgrat això, tindrà altres necessitats com l'accés al consum i als serveis, els sanitaris fonamentalment.

Figura 6. Estructura de la població dels pobles de Mariola (2014).

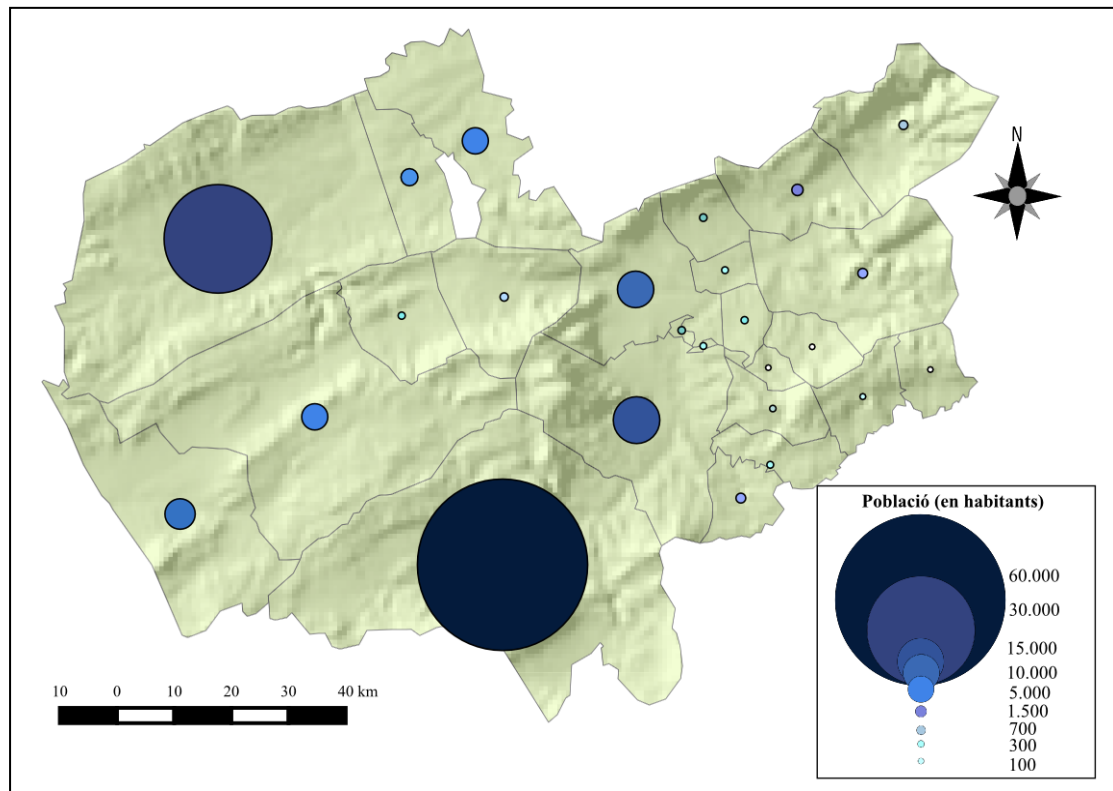


Font: Padró municipal d'habitants, INE (2014). Elaboració pròpia.

Finalment, pel que respecta a la distribució en el territori, és interessant per veure com s'assenta al territori. Al mapa 2, es pot apreciar com la distribució de la població es comporta de manera desequilibrada al territori d'estudi. Aquesta, ja s'havia enunciat al fer la diferenciació entre les capçaleres comarcals i ciutats, i els municipis rurals o pobles. És per això que, amb una anàlisi de la distribució de la població, es corrobora la dita diferenciació, amb major nivell de detall. Els grans municipis es poden dividir en dos grups: les ciutats (com Alcoi i Ontinyent), estadísticament considerades, i les viles amb elevada població (Com Muro o Bocairent), 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 fluxos. 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 a l'eix Ontinyent-Agullent-Albaida. Aquests fluxos es connecten entre sí a Albaida. També ho poden fer per entre Alcoi i Banyeres.

Els municipis rurals, són els que es situen al marge d'aquests fluxos. Tot i això, entre els mateixos podem fer una distinció. Així, trobem una sèrie de localitats rurals més poblades. 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 tan escassa. Per altre costat, trobem els municipis petits que es concentren al voltant de les capçaleres comarcals i se'n beneficien d'alguns factors. 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 aquests municipis rurals són els que cal considerar a l'hora de poder estudiar el comportament de la població en quant a la seua mobilitat.

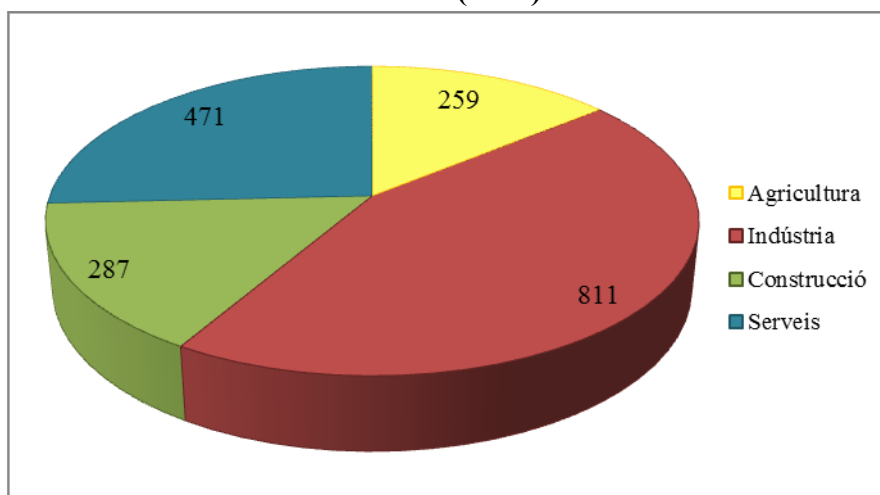
Figura 7. La distribució de la població als pobles de Mariola i les capçaleres comarcals d'influència (2014)



3.4. Trets econòmics fonamentals

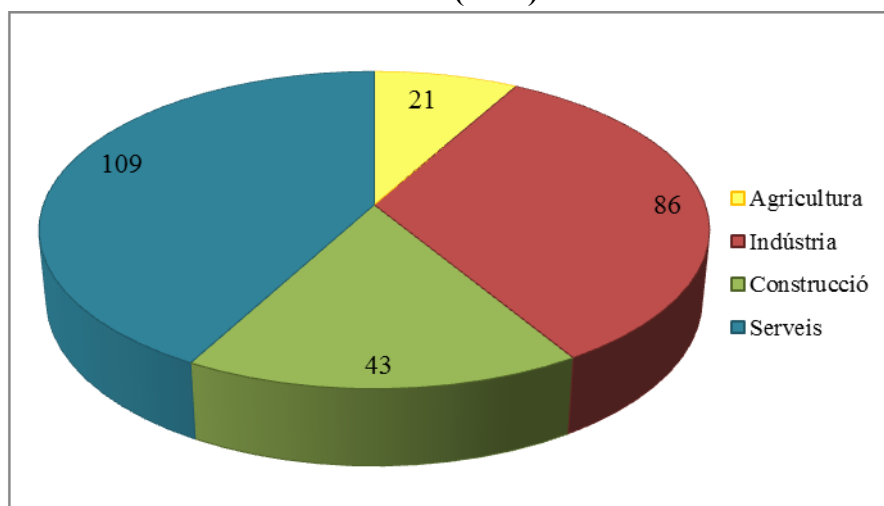
Per comprendre tant aquest territori, en general, com les pautes de mobilitat de la seua població, en particular, resulta molt interessant extreure una sèrie d'aspectes econòmics fonamentals. En aquest sentit, ens interessa veure, breument quina serà l'estructura de econòmica per sectors. Per això, es compta amb les dades del *Ministerio de Empleo y Seguridad Social*, el qual ens ofereix les seues recollides a nivell municipal per *Caja España*. El problema d'aquestes és que són de l'any 2007. Aleshores, la correspondència amb l'actual de dades des fa huit anys pot variar notablement. Tot i això, són vàlides per a la breu presentació que se'n vol fer. Així, en quant als diferents treballadors per sector d'activitat, als pobles de Mariola predominen els industrials. Açò es degut a l'important pes que té la indústria en municipis com l'Alqueria d'Asnar i a la ma d'obra d'aquests municipis propers a les capçaleres comarcals. Seguidament trobaríem els serveis, amb poc més de la meitat de treballadors, un altre sector que es troba molt desenvolupat a les dites capçaleres. Encara que l'agricultura està en darrer lloc, encara continua sent una activitat molt important a aquests pobles. De fet, als municipis menys poblats sol ser el sector amb major nombre de treballadors, o el segon darrere els serveis.

Figura 8. Distribució dels treballadors per sector d'activitat econòmica als pobles de Mariola (2007).



Font: *Ministerio de Empleo y Seguridad Social. Fichas municipales de Caja España (2007)*. Elaboració pròpia.

Figura 9. Distribució de les empreses per sector d'activitat econòmica als pobles de Mariola (2007).



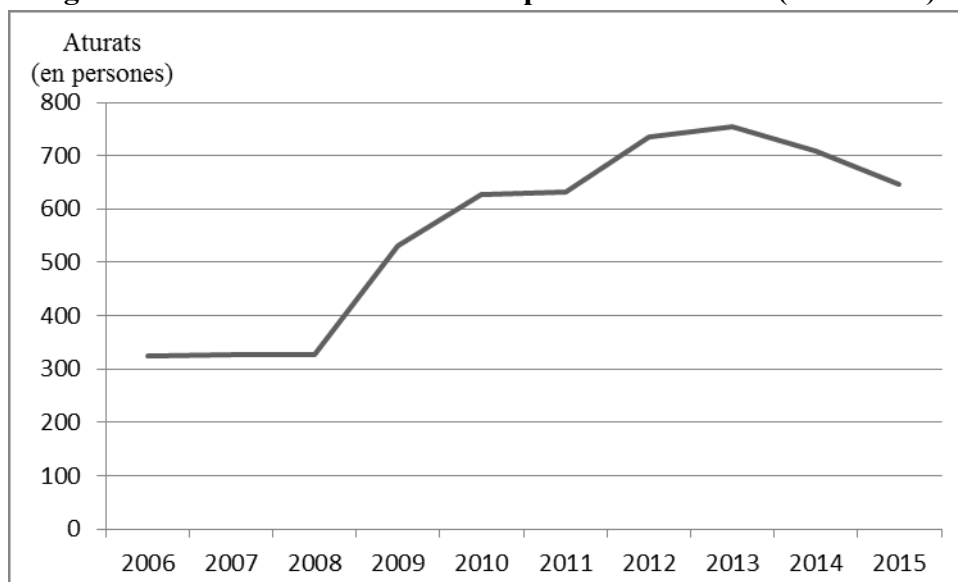
Font: *Ministerio de Empleo y Seguridad Social. Fichas municipales de Caja España (2007)*. Elaboració pròpia.

En quant a la distribució d'empreses per sector d'activitat, remarcuem el predomini dels serveis, seguit de la indústria. Aquest nombre d'empreses ens permet saber el volum de treballadors que tindran la oportunitat de treballar al seu poble. Tot i que, les dades que cal retenir per a quan es tracte la mobilitat són les relatives als treballadors. Molts d'aquests hauran de realitzar la seua activitat principal fora del seu municipi de residència.

Per contrastar les dades anteriors, se'n han cercat de més recents en quant a la desocupació. Aquestes són facilitades pel *Servei Valencià d'Ocupació i Formació (SERVEF)*, per a dades actualitzades. A més, ens serveixen per comprendre en quina situació es troba actualment la població mariolenca. En quant a l'evolució recent de la població aturada (figura 10), podem veure com a aquest sector també hi va haver un important impacte de la crisi financera del

2008, atès que la població desocupada comença a augmentar aquell any. S'arribà al màxim pic d'atur al 2013, per reduir la quantitat de persones paulatinament. Actualment, la taxa de desocupació és inferior al 15%. Fet que mostra una lleugera recuperació a aquest entorn. Si més no, al 2006 era del 7%.

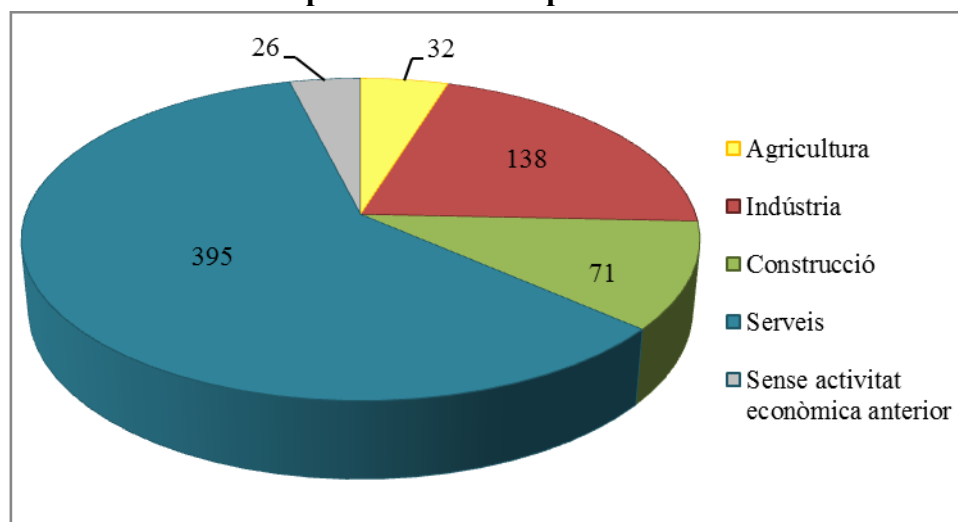
Figura 10. Evolució dels aturats als pobles de Mariola (2006-2015).



Font: Servei Valencià d'Ocupació i Formació, IVE (2015). Elaboració pròpia.

Si fem una anàlisi d'aquesta població desocupada per sectors, veiem el gran predomini dels serveis. Aquest sector d'activitat el qual havia sigut bàsic per a la comarca, passa per tenir una sèrie de problemes que caldrà resoldre'ls en els propers anys. Al sector serveis li segueix l'industrial, també important dins del context territorial de Mariola. És interessant com la construcció es situa sota aquests, ja que al ser municipis rurals perifèrics, la bombolla immobiliària no va tenir els efectes que a altres territoris propers.

Figura 11. Distribució de la població aturada per sectors d'activitat anterior (2014)



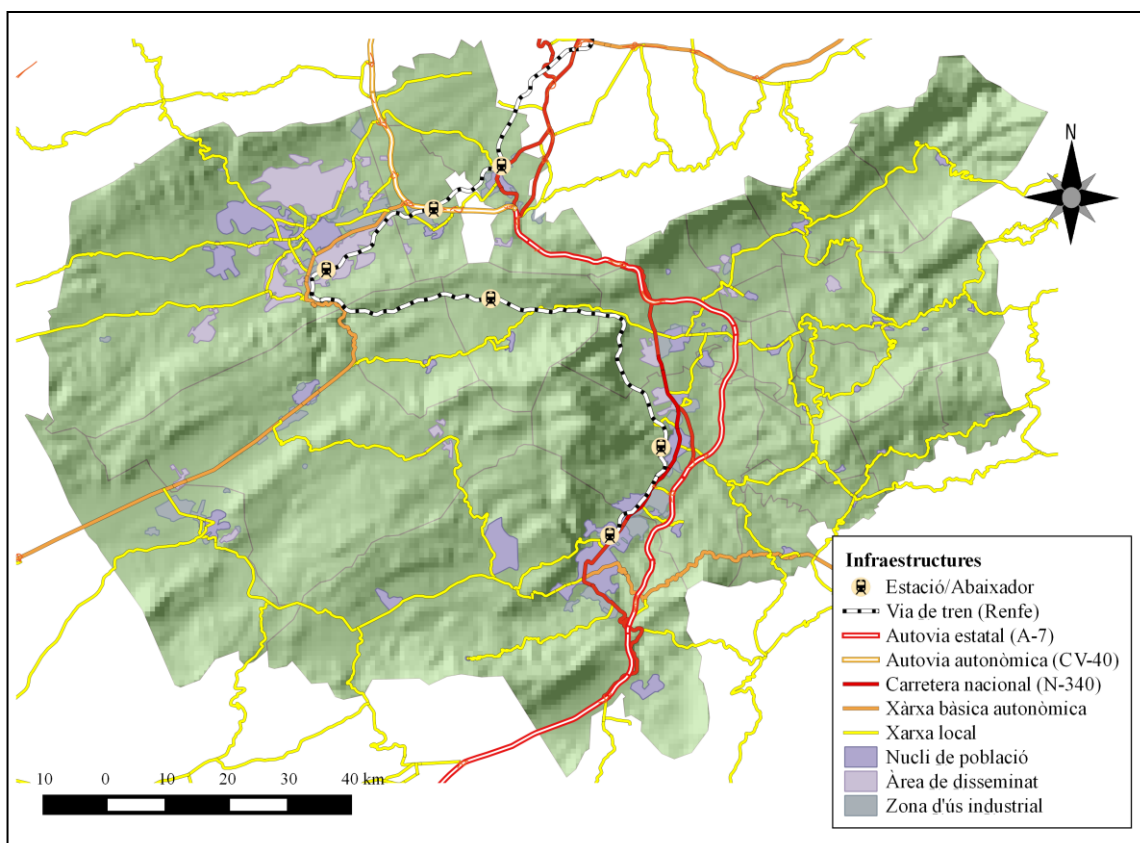
Font: Servei Valencià d'Ocupació i Formació, IVE (2015). Elaboració pròpia.

Així, sabent com s'estructuren els diferents sectors econòmics dels pobles de Mariola i com es troba el mercat laboral, tenim una base per veure quin serà el funcionament de la gent que es desplaça de manera quotidiana per motius de treball.

3.5. Les infraestructures de comunicació

Finalment, per acabar d'enllestir el marc territorial bàsic, cal veure com són les infraestructures de comunicació a Mariola. Aquestes són molt importants, ja que són la base dels desplaçaments, bé en transport públic, bé en privat. Aquestes s'assenten sobre l'espai físic que hem vist adés, i s'hi adapten o l'alteren segons les necessitats i la inversió realitzada. Totes les explicacions es poden sintetitzar en un mapa (figura 12) que mostre les infraestructures destacades.

Figura 12. Les infraestructures de transport i comunicació a Mariola (2015)



Font: Centre de descàrregues del *Instituto Geográfico Nacional* (2015). Elaboració pròpia.

En primer lloc, cal destacar les infraestructures viàries, les quals predominen en aquest espai. D'aquestes, podem dir que es troben en un estat òptim de desenvolupament, constituint l'autovia A-7, un corredor central entre les dues ciutats més poblades i importants del País Valencià. Tot i això, la seua conclusió és ben recent, per tant, aquest havia estat un espai bastant aïllat, especialment pel que fa al sud. Aquest fet justifica les majors relacions amb València que amb Alacant. Així, aquest corredor central de l'A-7 ve complementat per la

carretera nacional 340, la qual ha conservat certa importància en trams com el que separen el sud de Cocentaina amb el nord de Muro. El traçat de l'A-7 continua amb la denominació de CV-40, a partir del sud d'Albaida, on segueix un traçat allunyat a l'oest de la N-340. Aquest fet implica que el tram que recorre a l'eix de la Vall d'Albaida, passa a ser titularitat de la Generalitat Valenciana. Una altra via amb importància és la CV-81, titularitat de la Generalitat, la qual connecta Villena amb Ontinyent. Per tant és clau per al sector nord-occidental de l'àrea d'estudi. En la mateixa jerarquia es troba la CV-70, que connecta Alcoi amb Benidorm, passant per Benilloba. Tot i això, el seu tortuós traçat fa que no siga de gaire importància. La resta de carreteres es corresponen a la xarxa local, ja siguen titularitat de la Generalitat o de les Diputacions. Aquestes solen presentar traçats amb força corbes a causa de la seua adaptació a la topografia. Açò fa que els trajectes a realitzar siguen més complicats i més complexos. Aquestes carreteres són les que connecten els pobles de Mariola amb el corredor central. Per tant, cal considerar-les en el nostre anàlisi, amb els seus defectes i les oportunitats que presenten.

En quant a les infraestructures ferroviàries, només trobem el traçat del ferrocarril Xàtiva-Alcoi la qual veurem amb major detall més endavant (veure apartat 5.2). Amb tot açò, queden definides un conjunts de variables fonamentals per a la comprensió dels dos punts següents.

4. LA MOBILITAT ALS POBLES DE MARIOLA

Un cop vists els apartats més genèrics d'aquest treball, caldrà passar a els punts que ens ajudaran a confirmar o refutar la nostra hipòtesi. El primers dels mateixos és el que tracta la mobilitat. Aquesta mobilitat ve configurada per la suma dels desplaçaments que realitzem els ciutadans, bé amb mitjans de transport mecànics o no. Segons Miralles (2002) aquesta mobilitat té sempre tres dimensions: una territorial, una social i una altra mediambiental. És per això que resulta fonamental una anàlisi d'aquestes tres i, com ja hem vist, són objecte del treball.

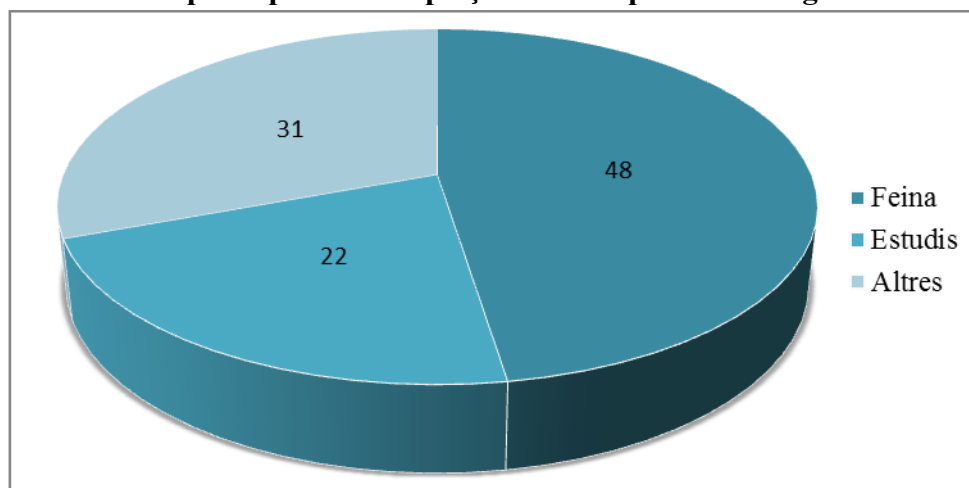
En el plànol social trobem els ciutadans, es a dir, els agents que realitzen (o, millor, realitzem) aquests desplaçaments quotidians amb el fi de satisfer una sèrie de necessitats, més o menys prescindibles. Aquestes necessitats són les que articulen els desplaçaments i els dirigeixen a punts concrets. D'aquesta manera, en aquest punt tractarem de veure les necessitats que porten als veïns dels pobles de Mariola a desplaçar-se, bé siga a les capçaleres comarcals, o a altres punts.

La mobilitat, a més, és una variable que es veu incrementada amb el temps per diferents motius. El principals d'ells seria que ja no hi ha suficients mitjans cobrir les nostres necessitats a l'entorn més pròxim, provocant un increment dels desplaçaments. D'aquesta manera, Sanz, Vega i Mateos (2014) qualifiquen el període 1992-2012 d' « explosió de la mobilitat » a Espanya. Així, en aquestes dues dècades s'han multiplicat per quatre el nombre de desplaçaments de persones. A la resta del continent europeu, s'han produït creixements molt semblats, encara que amb ritmes de maduració diferents.

Tornant a les necessitats que motiven els desplaçaments, són molt diverses en quant a la constància i als temps. Per això, podem distingir dos grans grups de necessitats i, per tant, dos grans tipus de mobilitat. El primer seria el conegut com *mobilitat quotidiana obligada*. Per aquesta s'entendrien tots els desplaçaments fruit del treball o dels estudis (Cervera, 2010). És quotidiana ja que es produeixen una sèrie de desplaçaments que tradicionalment s'han conegut com *pendulars*, sent aquests els d'anada i tornada al lloc d'ocupació principal. Va ser als Estats Units on es va establir en concepte de *commuting* per designar aquest tipus de viatge (Miralles, 2002). I s'afegeix l'adjectiu obligada, pel sentit que tenen, tant treball com estudis, d'obligació en el context socioeconòmic actual, a diferència dels altres motius. En un segon grup, aniria la resta de desplaçaments que no impliquen aquestes dues necessitats. Tot i això, molts d'ells són necessitats bàsiques que, per tant, ens veiem obligats a realitzar. La diferència es troba en uns recorreguts no tan prefixats i més optatius. Aquest segon tipus de mobilitat és la que més creix en els darrers temps, adoptant el caràcter de dret (Miralles, 2013).

Als pobles de Mariola són presents tots aquests tipus de mobilitat, per motius diferents. De fet, com veiem a la Figura 13, predominen els desplaçaments per feina com a motiu principal, seguits dels altres, i finalment els estudis. Aquesta figura està realitzada a partir de l'enquesta realitzada a una mostra de la població dels municipis d'Agres i Alfafara. A la mateixa se'n mostra com la mobilitat quotidiana obliga és un factor molt important en aquest territori.

Figura 13. El motiu principal dels desplaçaments de persones a Agres i Alfara (2015).



Font: Elaboració pròpia a partir de l'enquesta feta per a la recerca (2015).

Per fer una valoració més acurada de tots els desplaçaments, hem dividit els dos grups anteriors en les diferents necessitats que motiven els mateixos. Així, en els propers punts es veuran quines són aquestes necessitats als pobles de Mariola, i a quin lloc cal desplaçar-se per a satisfer-les.

4.1. La mobilitat quotidiana obligada

Com ja hem definit adés, aquest tipus de mobilitat ve constituïda per la de motius laborals i la de motius educacionals. Els diferents autors també han parlat de mobilitat pendular i de *commuting*, per referir-s'hi. El 63%⁶ dels habitants dels pobles de Mariola realitzen la seua ocupació principal fora del municipi de residència. Això remarca la importància d'aquest tipus de mobilitat, en aquest context territorial, ja que marca un desplaçament fora del propi municipi.

Així, també hem vist que és el principal motiu de desplaçament per gran part de la població d'Agres i Alfafara. A aquests municipis es caracteritza per uns aspectes concrets definits pel nombre de desplaçaments que es realitzen i pel temps que tarden en realitzar-los. En aquest sentit, a Agres i Alfafara, la mobilitat quotidiana obligada suposa una mitjana de 2,58 desplaçaments diaris⁷. Aleshores, la majoria de la població sol realitzar només una anada i una tornada al seu lloc d'ocupació principal, fet que es deu a les jornades intensives (a partir de l'educació secundària i a molts llocs de treball) o a l'habitud de dinar en aquest. Per altra banda, el temps de mitjana que solen ocupar aquests desplaçaments és de poc menys de 24 minuts, fet que mostra que han de realitzar-se fora del propi municipi. Les durades depenen del lloc on es vulga arribar. Ara diferenciarem entre treball i educació per fer una aproximació més exacta.

⁶ El percentatge és sobre la població en vivendes familiars que treballa o estudia. La font és el *Cens de Població i Vivendes* del 2011, extret de l'INE.

⁷ A l'enquesta es demanava que s'incloueren tan els desplaçaments d'anada com els de tornada. Així, per una persona que només va i torna del seu lloc d'ocupació principal un cop al dia, se n'han comptat dos.

4.1.1. La mobilitat per motius laborals

El treball és el principal motiu de desplaçament de la població al medi rural degut a l'evolució que ha tingut l'ocupació en aquests contextos específics. A més, en aquest context, la mobilitat laboral intermunicipal és fonamental. En aquest sentit, al País Valencià, els fluxos de mobilitat entre municipi de residència i de treball han augmentat un 13% entre 1991 i 2001 (Albertos, Noguera, Pitarch i Salom, 2007). Aquest fort creixement es vincula amb el creixement de la mobilitat, en general. El mateix, no respon al creixement de la població, sinó que està associat a canvis en el comportament. Segons Cervera (2010: 88), aquests canvis en el comportament « són fruit d'una transformació del model territorial, l'aparició i ampliació de noves àrees integrades a una escala espacial cada vegada major, i el sorgiment de nous nodes centrals amb capacitat per organitzar el territori circumdant ».

Així doncs, als pobles de Mariola, segons les dades del *Cens de població i vivendes de 2011*. Un 61,1% de la població que treballa, ho fa fora del seu municipi de residència. Això ens indica que en aquest territori, el que hem dit es dona de manera intensa. Una altra dada que resulta interessant per fer aquesta valoració, és l'índex d'autocontenció laboral. El mateix mostra la població que té son domicili i centre de treball al mateix municipi. Així, als pobles de Mariola, trobem un índex baix del 38,9%. Cosa que és ben diferent a les capçaleres comarcals, on aquest índex és del 57%. Aquest contrast marca com d'importants són, doncs, els desplaçaments per motius de treball al medi rural que, en suma, conformen la mobilitat laboral als pobles de Mariola.

Al medi rural, l'oferta de treball actual és molt limitada, i es sol centrar en activitats agràries, petites indústries rurals i serveis bàsics de dintre del mateix municipi. El fet que la població rural haja decidit treballar fora del seu municipi es deu, en part, a que la formació rebuda no té cabuda dintre del sistema productiu del seu municipi. A més, en molts casos, els municipis no tenen capacitat per satisfer la demanada d'ocupació de la població que hi resideix. És per això, que hi ha certes ocupacions que es veuen obligades a haver de desenvolupar-se a altres municipis, normalment les ciutats o les capçaleres comarcals més properes. Al cas dels pobles de Mariola, l'únic sector productiu que cobreix l'ocupació al mateix municipi és el primari. Així, les persones que es mouen per treballar en activitats indústria, ho fan a les capçaleres comarcal. Les mateixes coincideixen amb els municipis més industrialitzats de la zona, així com del territori valencià (Ontinyent, Alcoi, Banyeres, Albaida...). Excepcions serien els casos de l'Alqueria d'Asnar i Benilloba, municipis que, atesa la seua proximitat tant a les vies de comunicació com als centres de serveis, s'han beneficiat d'una notable industrialització.

Pel que respecta als llocs de treball als serveis, aquests es solen trobar fora dels municipis de residència a excepció d'alguns fonamentals o que es beneficien de les activitats pròpies, com el turisme rural. A Mariola, els centres de serveis venen constituïts per les capçaleres comarcals, les quals concentren activitats sanitàries, bancaries, administratives o educatives, entre d'altres; com bé veurem als punts que segueixen.

4.1.2. La mobilitat vers els centres d'ensenyament

L'educació és un servei bàsic per a la població, però també esdevé una ocupació principal per a les persones durant el seu procés de formació. A més, els centres d'ensenyament són llocs on es desplaça part de la població que hi treballa. En addició, un 66,6% de la població en vivendes familiars que cursa algun tipus d'estudi i no treballa, realitza els seus estudis en un municipi diferent al de residència.⁸ Per això, és important conèixer on es situen els diversos centres educatius segons l'oferta dels estudis impartits.

Al marc territorial que tractem, els diferents centres educatius per a nivells obligatoris venen establerts pel *Mapa Escolar* de la Conselleria d'Educació, Cultura i Esport. Aquest mapa s'estableix sobre el criteri d'acostar uns serveis mínims als diferents espais independentment de la seua població. És per això que podem trobar centres d'Educació Primària a gran part dels pobles de Mariola. Aquest Mapa Escolar estableix un mínim de cinc alumnes per centre per aquest nivell educatiu, així com per l'Educació Infantil (no obligatòria). La Conselleria té la capacitat de tancar una escola rural a partir d'aquest límit. El Mapa Escolar de la Conselleria d'Educació estableix que, en casos puntuals, es prestarà un servei de transport i menjador per a aquells alumnes afectats pel tancament d'una escola rural.

Així doncs, trobem escoles als municipis d'Agres, Alfafara, l'Alqueria d'Aznar, Beniarrés, Benimarfull, Benilloba, l'Orxa i Planes. D'aquestes, només les de Beniarrés i l'Orxa tenen centres propis. La resta s'agrupen en el que es coneix com *Centres Rurals Agrupats* (CRA). Aquests agrupen diversos centres educatius unitaris ubicats al medi rural, els qual compten amb un nombre mínim d'aules que integren diferents nivells. Els centres tenen una direcció pedagògica, una direcció administrativa i un claustre de professors conjunt. L'objectiu és agrupar l'oferta i la demanda de municipis rurals que han perdut la seua escola. Així, als pobles de Mariola trobem en CRA Mariola-Benicadell per Agres, Alfafara i Gaianes; i el CRA l'encantada per l'Alqueria d'Asnar, Benimarfull i Planes. A la resta de huit municipis que no compten amb escoles, els alumnes es veuen obligats a desplaçar-se a altres municipis.

L'Educació Secundària, de caràcter obligatori, i el Batxillerat són impartits als diferents Instituts d'Educació Secundària (IES) que es reparteixen per les capçaleres comarcals. Així, els alumnes dels pobles de Mariola, s'han de desplaçar fins als mateixos tots els dies lectius. Els centres que exerceixen la seua influència sobre els mateixos són l'IES de Bocairent, l'IES Serra Mariola de Muro i l'IES Pare Arques de Cocentaina. A tots, hi ha oferta dels diferents nivells esmentats.

⁸ Segons les dades del *Cens de Població i Vivendes* de 2011, extret de l'INE.

En quant al transport d'aquest tipus d'alumnes, les diferents resolucions de la Conselleria d'Educació que estableixen les condicions per a ser usuari del servei de transport escolar col·lectiu⁹, diuen que poden ser beneficiaris d'aquest transport « l'alumnat de segon cicle d'Educació Infantil, Educació Primària i Educació Secundària quan hagen sigut escolaritzats en un centre d'un municipi diferent del de la seua residència per no haver-hi en este oferta educativa ». A l'article 18 del decret 77/1984, de 30 de juliol, del Consell de la Generalitat Valenciana, sobre regulació del transport escolar, se'ns diu que « els transports escolars que es realitzen a Centres Públics docents, hauran de ser objecte de planificació prèvia a nivell provincial, conjuntament pels òrgans competents en matèria d'educació i transports, a fi d'aconseguir la màxima economia de mitjans, un bon nivell de qualitat del transport i la utilització en la major mesura possible dels serveis públics regulars de transport de viatgers per carretera de poc tràfic o rurals ». Ans al contrari, aquesta planificació és inexistent i es defineixen uns serveis *discrecionals* de transport exclusius per als alumnes que es troben en aquests nivells. Així, sorgeix un problema en els alumnes de Batxillerat que de vegades es veuen sense una plaça a l'autobús destinat a aquest fi ja que només s'envien unitats per a cobrir les places dels estudiants de nivells obligatoris. Moltes vegades, els ajuntaments han de fer esforços de diàleg amb la Conselleria d'Educació perquè els alumnes de Batxillerat tinguen una plaça a un autobús més gran.

Quant major és el grau d'especialització i el nivell dels estudis, major és la separació de la seua oferta pel territori. Així, tant Cicles Formatius com les Ensenyances de Règim Espacial, es situen a capçaleres comarcals molt concretes, fent que els desplaçaments per motius d'ensenyament siguen més habituals i ocupen major temps de realització. Així, trobem oferta de Cicles Formatius de Grau Superior als IES d'Alcoi, Albaida, Banyeres de Mariola, Bocairent, Cocentaina, Muro i Ontinyent, així com a alguns centre privats d'aquestes localitats. A més, trobaríem l'Escola d'Art i Superior de Disseny d'Alcoi, com a únic centre d'aquestes característiques a l'àrea d'estudi. Al mateix s'imparteixen Cicles Formatius, Batxillerat especialitzat i Estudis Superiors de Disseny.

A més, existeixen una sèrie d'ensenyances complementàries d'idiomes, música o dansa. En aquest sentit, trobem l'Escola Oficial d'Idiomes d'Alcoi com a únic centre públic d'aquest tipus d'ensenyances. Pel que fa la dansa, només hi ha un Conservatori elemental públic a Alcoi. L'educació musical sí està més distribuïda per els diferents municipis. Així hi ha escoles de música a Alcoi, Cocentaina, Muro, Agullent, Ontinyent, Albaida i Bocairent. A més, moltes d'aquestes ofereixen les seues classes de música a alguns dels pobles de Mariola, després d'arribar a acords amb les formacions musicals. L'oferta pública està limitada als Conservatoris de música d'Alcoi, Banyeres de Mariola i Ontinyent.

⁹ Com seria el cas de la *RESOLUCIÓ de 12 de juny de 2015, de la Direcció General de Centres i Personal Docent, per la qual s'establixen les condicions per a ser usuari del servei de transport escolar col·lectiu per al curs 2015-2016.*

L'oferta d'educació per estudiants amb característiques especials també es troba més limitada a certs municipis. Així, la Formació de les Persones Adultes es limita als centres d'Alcoi, Agullent, Albaida, Bocairent, Cocentaina i Ontinyent. Pel que fa l'Educació Espacial, destinada al desenvolupament acadèmic de menors amb capacitats auditives intel·lectuals, motores de diferent grau, es concentra a les dues ciutats més grans de l'àrea. Així, trobaríem el CEE Tomàs Llàcer d'Alcoi i el CEE Vall Blanca d'Ontinyent. Per tant, tots dos grups de persones s'hauran de desplaçar a les capçaleres comarcals on es disposa d'aquesta oferta.

Les Ensenyances Universitàries, per la seua part, impliquen distàncies i temps de desplaçaments majors atesa la distància a la que es troben alguns dels centres universitaris. Així, de les capçaleres comarcals considerades només trobem aquest tipus de centres a Alcoi i Ontinyent. A la primera, es situa l'Escola Politècnica Superior d'Alcoi que depèn de la Universitat Politècnica de València. Aquesta, ofereix formació en enginyeries, enginyeries industrials i en administració i direcció d'empreses. A Ontinyent, trobem un Campus de la Universitat de València que ofereix estudis en magisteri, esport i administració i direcció d'empreses. Per a la resta d'estudis, els estudiants s'hauran de desplaçar a altres municipis diàriament, o traslladar la seua residència als mateixos. Les universitats que exerceixen la seua influència sobre aquest espai són la d'Alacant, les dues de València, així com l'Escola Politècnica Superior de Gandia.

Pel que respecta al transport discrecional per a estudiant universitari, només el trobem en el cas de la Universitat d'Alacant. Així, existeix un Servei de Transport Universitari, amb uns horaris adaptats i uns preus específics, gestionat per els ajuntaments d'Alcoi, Cocentaina i Muro, localitzats on té parada aquest servei. Per tant, els estudiants dels pobles de Mariola s'hauran de dirigir a les dites capçaleres per a poder accedir a aquest servei discrecional.

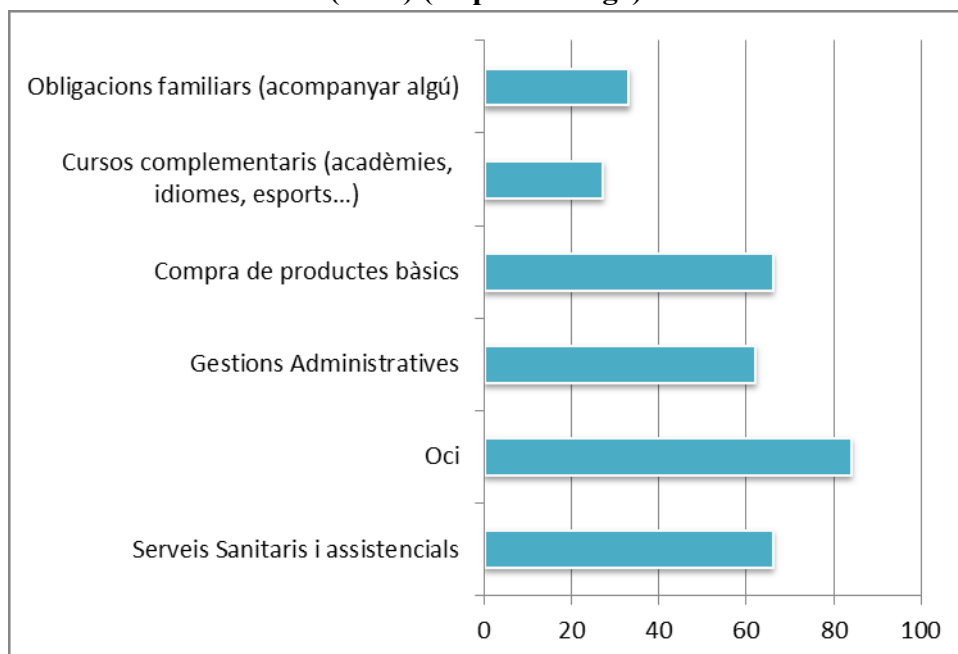
4.2. La mobilitat quotidiana per accedir als serveis i a l'oci

La mobilitat de les persones sobrepassa tant la discriminació entre obligada i no obligada com el sentit de pendularitat. Ara, caldria incloure altres raons vinculades amb l'augment de la productivitat, l'increment del consum i l'ampliació dels temps d'oci. Aquesta mobilitat que afecta a cada cop més persones que realitzen activitats més disperses es pot anomenar en *forma de núvol* (Miralles, 2002). A banda de l'ocupació principal, també existeixen una sèrie de necessitats, més o menys primàries, que motiven molts dels desplaçaments dels veïns dels pobles de Mariola. La majoria d'aquests tenen com a destinació altres municipis, preferentment les capçaleres comarcals on es concentren molts d'aquests.

A l'enquesta realitzada als municipis d'Agres i Alfafara, la gent va manifestar la realització de desplaçaments per diversos motius (figura 14). Els mateixos implicaven un temps de més de vint-i-cinc minuts, fet que ens dóna a entendre que els dits desplaçaments tenien com a destinació altres municipis. És per això que cal conèixer on es situen els diferents serveis demandats pels habitants dels pobles de Mariola, per tal de veure quines necessitats de mobilitat se'n desprenen. D'aquesta manera, podem distingir aquests serveis pel grau de

necessitat que representen per a la població. Així, sanitat i gestions administratives suposaran unes necessitats més bàsiques que l'oci i el consum. Per tant, aquestes han sigut disgregades pels diferents serveis a fi d'organitzar l'anàlisi.

Figura 14. Motius de desplaçament, a banda de l'ocupació principal, a Agres i Alfafara (2015) (en percentatge).



Font: Elaboració pròpia a partir de l'enquesta feta per a la recerca (2015).

4.2.1. Les necessitats sanitàries

Els serveis de salut són els que cobreixen les necessitats d'assistència sanitària. D'aquests, els de la sanitat pública es troben organitzats per la Conselleria de Sanitat mitjançant els vint-i-dos Departaments sanitaris repartits pel territori. A l'àrea d'estudi en trobem dos: el Departament 14 de Xàtiva-Ontinyent, i el 15 d'Alcoi. Tot i això, els pobles de Mariola només es situen dins dels límits del Departament 15. És per això, que només considerarem els recursos que ofereixen els mateixos ja que els veïns dels pobles de Mariola només tenen accés a aquests. Aquest fet es deriva d'una delimitació dels Departaments de Salut considerant els límits provincials.

A tots pobles de Mariola, l'atenció primària bàsica està garantida pels consultoris auxiliars (CA) que presten servei mèdic de família i d'infermeria tots els dies de la setmana (o alguns en el cas dels municipis menys poblats) i on s'ofereixen serveis més especialitzats, com la pediatria, alguns dies de la setmana. Per complementar aquests serveis d'atenció primària, trobem una sèrie de centres de salut que ofereixen serveis més especialitzats i atenció d'urgència bàsica. Els mateixos, marquen una sèrie de zones on s'adscriuen els diversos municipis que no compten amb centres de salut. L'únic poble de Mariola que en compta amb un és Benilloba. Dins de la zona del mateix agrupa als municipis de Balones, Benilloba,

Benimassot, Gorga i Millena, a banda d'altres no considerats en el treball. La resta de pobles estan adscrits a la zona del centre de salut de Muro. Per tant, per tal de rebre aquests serveis, els ciutadans s'han de desplaçar a aquests dos municipis.

Per als serveis d'atenció especialitzada, la oferta es troba concentrada a Alcoi on es situa l'Hospital Comarcal Verge dels Liris, que actua com a capçalera del Departament 15. Aquest compta amb un total de 279 llits repartits pels serveis d'urgències, unitat de cures intensives, medicina interna, cirurgia, maternitat, pediatria, traumatologia i psiquiatria; a més de serveis de radioteràpia o diàlisi. A Alcoi també es situa el Centre d'Especialitats, a les instal·lacions del centre de salut La Fàbrica, les unitats de Salut Mental, Alcoholologia, de Prevenció del Càncer de Mama, de Conductes Additives i d'Odontologia Preventiva, així com el centre de salut Sexual i Reproductiva. Tots aquests serveis exclusius d'aquesta ciutat plantegen uns fluxos de desplaçament des de tots els municipis del Departament 15 cap a els mateixos.

Pel que fa a la dispensació de medicaments, tots els pobles de Mariola compten amb una farmàcia. Les farmàcies s'agrupen en les zones sanitàries marcades per els centres de salut. Aleshores, no es veu implícita la necessitat de cap desplaçament per accedir als medicaments. Tot i això, fora de l'horari normal de la farmàcia, els serveis de guàrdia es veuen limitats a certs municipis, quasi sempre les capçaleres comarcals. És en eixe moment en el qual sí serà necessari un desplaçament.

A més dels serveis vinculats a la salut que s'han analitzat, hi ha una sèrie d'establiments que també s'hi relacionen. Aquest seria el cas de les clíniques d'odontologia, les òptiques i les ortopèdies, així com altres centres privats d'assistència. Els mateixos, atès el seu caràcter privat, es solen ubicar en aquells entorns on obtenen una mínima rendibilitat econòmica, coincidint aquests amb les àrees més poblades. Per tant, la població dels nuclis rurals s'haurà de desplaçar fins les capçaleres comarcals per poder accedir a aquests serveis.

4.2.2. Les necessitats administratives i legals

En quant a aquest tipus de necessitats que poden implicar un desplaçament, trobem les diferents gestions que s'ha de realitzar amb el banc, les oficines d'ocupació, els jutjats, les administracions públiques supramunicipals, o la policia, entre d'altres. Aquests es solen concentrar entorn a les capçaleres comarcals, especialment a les dues ciutats més importants de l'àrea d'estudi: Alcoi i Ontinyent. Degut la l'organització provincial de molts d'aquests serveis, especialment els públics, destacarem una concentració important a la ciutat d'Alcoi.

En primer lloc, pel que fa a la seguretat, trobem una sèrie de dependències dels dos cossos policials a nivell estatal. Pel que fa a les de la Guàrdia Civil, en trobem un *Destacamento*, ubicat a Alcoi, i sis *Puestos* a Ontinyent, Albaida, Bocairent, Banyeres de Mariola, Muro i Cocentaina. Els pobles de Mariola depenen dels *Puestos* de Muro i Cocentaina, als quals han d'acudir a fer alguns dels tràmits, com les denúncies i algunes declaracions. Pel que fa a la *Policia Nacional*, trobem les Comissaries Locals d'Alcoi i Ontinyent, encara que els pobles

de Mariola estan vinculats a la primera per motius de límits provincials. A aquesta han d'acudir per realitzar els tràmits d'obtenció del Document Nacional d'Identitat (DNI) i Passaports, els tràmits d'estrangeria, així com per realitzar una sèrie de denúncies i declaracions. Tot plegat, implica un desplaçament, que si bé no es quotidià, s'ha de realitzar cada cert període de temps.

Pel que respecta als tràmits jurídics, tampoc tenen la característica de quotidianitat d'altres serveis, però es poden donar. Així doncs, els pobles de Mariola pertanyen al Partit Judicial d'Alcoi, sent esta ciutat la seu de quatre jutjats de primera instància i d'instrucció. A més, per aquest fet també compta amb la fiscalia de la secció territorial, una oficina d'assistència a víctimes i del servei comú de notificacions i embargaments. Tots aquest depenen de *Ministerio de Justicia*.

En el plànol de la gestió d'impostos, els pobles de Mariola depenen de la delegació de la *Agencia Tributaria* d'Alcoi. Aquesta és una entitat que depèn del *Ministerio de Hacienda* i s'encarrega de recaptar, gestionar i inspeccionar els tributs de titularitat legal. Per tant, cada any molts veïns dels pobles de Mariola s'hi desplacen per fer la declaració de la renda.

També es situa a Alcoi, la Delegació Número 3 de la *Tesorería General de la Seguridad Social*. Aquesta s'encarrega de la gestió dels serveis de la *Seguridad Social*, com la realització de contractacions i la constitució d'altres en el règim d'autònoms, entre d'altres.

En quant als serveis a l'ocupació, es compta amb una oficina del Servei Valencià d'Ocupació i Formació (SERVEF) situada també a Alcoi. Aquesta atén la demanda dels desocupats i de les empreses dels pobles de Mariola. Presta serveis de formació, orientació i intermediació laboral.

Pel que fa als serveis financers, segons l'*Anuario Económico de la Caixa* (2013), l'àrea d'estudi compta amb 105 oficines d'entitats financeres. La majoria d'aquestes es situen a les capçaleres comarcals, on també hi ha major varietat d'oferta d'entitats financeres. Als municipis rurals poden no trobar-se'n. Així a Alcocer de Planes, Almudaina, l'Alqueria d'Asnar, Balones, Benillup, Benimassot, Gaianes, Gorga i Millena, manquen d'aquests serveis. Aleshores, els veïns dels mateixos s'hauran de desplaçar a municipis limítrofs o a les capçaleres comarcals, per comptat amb aquest tipus de serveis.

A més de tots aquests, hi ha altres serveis d'atenció al client dels proveïdors d'electricitat o de telèfon i internet, que també es solen situar a les capçaleres comarcals. Tots aquests completen una sèrie de serveis dels quals la població necessita el seu ús de manera més o menys freqüent. També, aquest serveis suposen el lloc de treball d'algunes de les persones que resideixen als pobles de Mariola. Són aquests, per tant, punts d'importància en la mobilitat rural d'aquest espai.

4.2.3. L'accés al consum, la cultura i l'oci

Per acabar de tractar la mobilitat als pobles de Mariola i les necessitats que la motiven ens centrarem en les activitats de consum i d'oci i cultura.

El consum de productes bàsics alimentaris i domèstics està garantit als diferents pobles gràcies als comerços tradicionals com les petites botigues de queviures o de xicotets supermercats, carnisseries i panaderies, així com pel mercat setmanal. Tot i això, els canvis en les pautes de consum fan que els diferents habitants d'aquests municipis preferisquen realitzar les seues compres (tant d'aliments, com de vestimenta o altres) als supermercats, grans superfícies o centres comercials, així com algunes tendes especialitzades, situats a les capçaleres comarcals. A aquestes hi ha un gran volum de comerços, així com un mínim d'un supermercat, de les diferents cadenes. En quant a les grans superfícies i els centres comercials, es situen als municipis d'Alcoi, Ontinyent i Cocentaina, on s'aglutinen també altres aspectes de l'oferta comercial.

També actuen com a centres de la cultura i l'oci, les dites capçaleres comarcals. Així, els teatres, cinemes i centres culturals amb activitats permanents tenen la seua ubicació als municipis més poblats. Molts d'aquests, comparteixen espais amb les grans superfícies d'oci, o es troben als centres urbans envoltats d'altres espais comercials. Així, oci i consum estan molt lligats. La mobilitat per motius d'oci és molt important. Aquest fet es pot constatar amb els resultats de l'enquesta realitzada a Agres i Alfafara. Així, el 83% de la població enquestada es desplaça habitualment fora de la seua localitat per motius d'oci, sent la més recurrent. Així, veurem com aquests motius seran importants a l'hora de veure les correspondències amb la xarxa de transports públics a la zona.

5. LA XARXA DE TRANSPORTS PÚBLICS

Mobilitat i mitjans de transport són conceptes que, com hem vist als punts introductoris, estan íntimament relacionats. Al treball ens centrem en els transports públics degut a una sèrie de característiques dels mateixos que justifiquen el seu impuls, front al transport privat. Així, existeix una dicotomia entre el transport privat en automòbil i el transport col·lectiu. El primer és més accessible a més població, especialment el ferroviari. Però, el cotxe privat és més flexible i adaptable a les necessitats concretes dels individus (Miralles, 2002). És per això que partim d'una anàlisi de la confrontació de tots dos mitjans de transport, per després veure cadascun dels elements que componen la xarxa de transports públics.

Els transports públics al medi rural existeixen des de l'origen dels mateixos. Però la seua sort no ha sigut la mateixa que la d'aquests a les ciutats i àrees metropolitanes. Després de veure quin és l'ús del transport públic front al privat, caldrà veure si als pobles de Mariola, els transports públics han tingut la mateixa involució que a les altres parts del món analitzades pels diferents autors, com hem vist a la introducció. Així, partirem dels mitjans de transport públic amb més tradició: el ferrocarril. Després, es continuarà amb el transport per carretera mitjançant els autobusos, per acabar amb la resta de mitjans de transport públics presents als pobles que ens atenyen.

A l'*Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana* (ETCV) s'aposta pels mitjans de transport públic sistema rural valencià. Més concretament, tot plegat s'aborda als punts que tracten la connectivitat i la mobilitat. Al primer proposa sistemes de transport flexibles per al medi rural, tot afirmant que « cal adoptar mesures legislatives i d'organització necessàries per poder prestar un servei adequat de transport públic ». A punt referent a la mobilitat, es cerca una potenciació del transport públic. En relació amb el tema que tractem, la proposta 19.11 de la ETCV és « Transport públic a zones de baixa població i demanda », una de les característiques del sistema rural. Així, segons la mateixa, garantir unes condicions adequades d'accés a tot el territori és un principi bàsic de la mobilitat sostenible. És per això que cal veure si aquests objectius i propostes comencen a complir-se als pobles de Mariola.

5.1. L'automòbil privat *versus* el transport públic

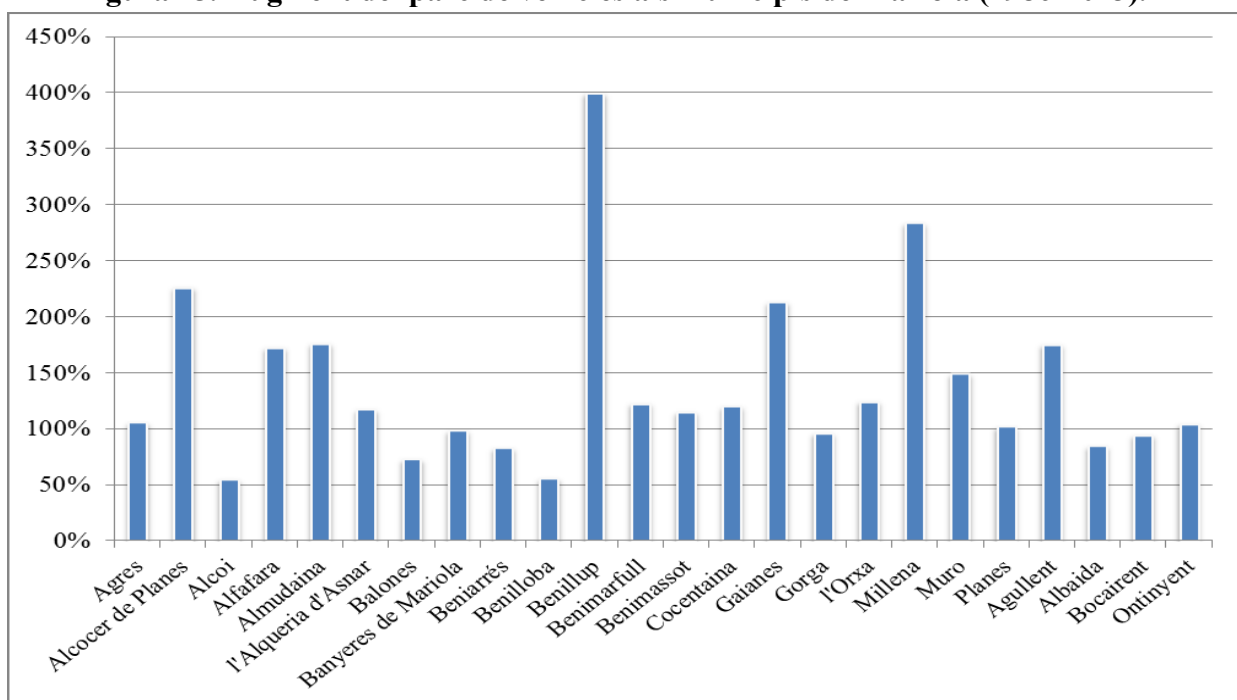
Com ja hem introduït adés, l'oposició entre l'automòbil privat i el transport públic és una evidència en la lògica general dels transports. Així, segons autors com Miralles (2002: 29) « quan els desplaçaments de les persones estan directament relacionats amb la utilització de diversos mitjans de transport s'introdueix una nova font de desigualtat ». La mateixa diu que les polítiques de transport han afavorit el transport privat en detriment del públic. Açò ha comportat que els ciutadans menys capacitats per accedir al transport individual són els que es senten més marginats a l'hora de desplaçar-se.

Segons Camarero (2009: 150), « l'automobilitat s'ha convertit en un element clau del món rural contemporani ». Especialment quan ens referim a àrees de muntanya o amb xicotets

volum de població y dependents de mercats de treball extralocals. Per altra banda, la centralització dels diferents serveis, així com les ofertes comercials i d'oci atorguen també un paper estratègic a aquesta forma de mobilitat. Així es demostra que el transport privat és clau per aconseguir un lloc de treball menys precari quan es resideix al medi rural (Camarero, 2009).

En aquest sentit, és fonamental veure quin és el parc de vehicles als pobles de Mariola, especialment pel que fa als turismes. Així es podrà veure quin és el pes d'aquest mitjà de transport a aquest espai rural. Si ens centrem exclusivament en els turismes, com a vehicles bàsics per al desplaçament de persones, veurem com aquests tenen un important pes als municipis rurals. Així, hi ha una mitjana de 0,53 turismes per habitant als pobles de Mariola. Aquest número és superior als 0,48 turismes per persona que trobem a les capçaleres comarcals. El municipi amb més turismes per habitant és Gaianes, el qual en registra 0,59. Una dada més reveladora és l'augment d'aquests turismes en el període de 1986 a 2013 (figura 15). Així és curiós com el municipi on més augmenta el nombre de turismes és el menys poblat de tots: Benillup. Aquest té un augment del 400%, mentre que la ciutat més poblada és la que menys augmenta. Així Alcoi supera lleugerament el creixement del 50%. Açò es pot extrapolar, en menor mesura, a la resta de municipis atenent llurs característiques. Així, els turismes creixen un 112% als pobles de Mariola, front al creixement del 82% a les capçaleres comarcals. En l'actualitat hi ha 3.766 turismes registrats als municipis rurals. Aquesta situació es deu a la major importància del transport privat al medi rural, com hem introduït. Però, també es deu a uns impostos de matriculació més baixos a aquests municipis que als principals centres comarcals (Tormo, 2010). Així, per exemple, aquesta taxa es situa en 115 euros anuals a Alcoi, front als 64 euros que costa a Agres o Almudaina.

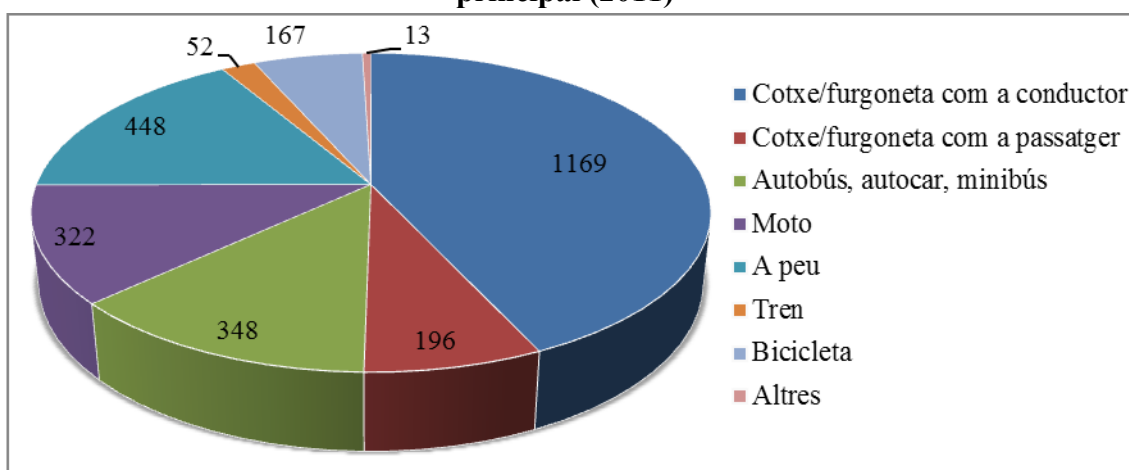
Figura 15. Augment del parc de vehicles als municipis de Mariola (1986-2013).



Font: Parc Nacional de Vehicles del *Ministerio de Fomento*. IVE. Elaboració pròpia.

A banda del parc de vehicles, també és cabdal conèixer quins són els modes i els mitjans de transport que utilitza la població dels pobles de Mariola per realitzar els seus desplaçaments habituals. Així, les dades del *Cens de Població i Vivendes* de 2011 resulten molt interessant per veure-ho. Així, en quant als modes de transport, les persones en vivendes familiars ocupades o que realitzen els seus estudis i no treballen utilitzen preferentment el transport privat (45%), seguits pel no motoritzat (15%) i sent els darrer el públic (13,4%). En quant als mitjans de transport (figura 16) predomina el cotxe, sent la persona el conductor (32%). Aquest va seguit, a força distància, dels que realitzen els seus desplaçaments a peu (12,3%) i en autobús (9,5%). El mitjà de transport menys utilitzat és públic: el tren (1,4%).

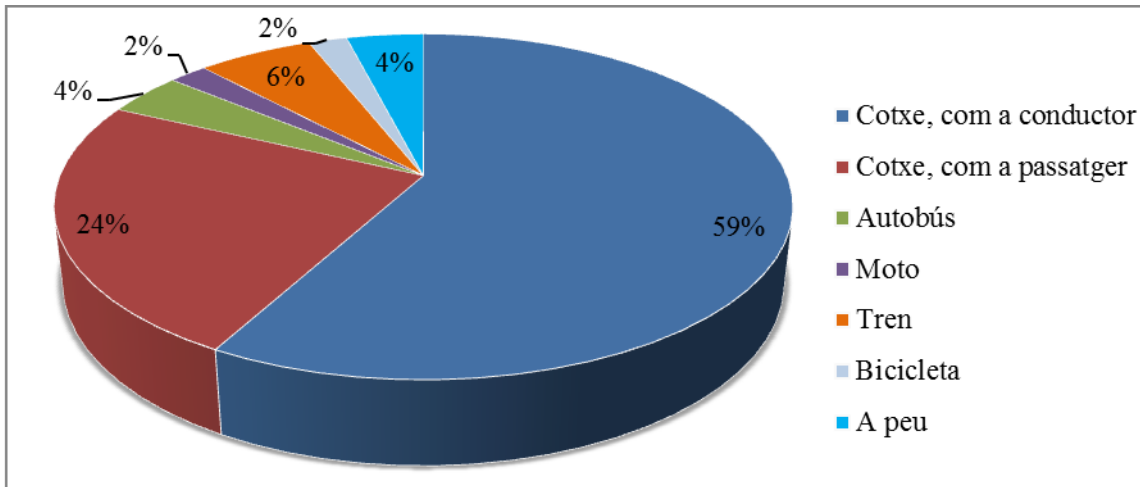
Figura 16. Població dels pobles de Mariola en vivendes familiars que treballa o estudia i no treballa, segons el mitjà de transport utilitzat per anar al seu lloc d'ocupació principal (2011)



Font: *Censo de Población y Vivienda* de 2011. INE. Elaboració pròpia.

En quant a les dades obtingudes de l'enquesta realitzada a Agres i Alfàfara, els resultats són igual de reveladors o més dels que ens presenta en cens. En este sentit, un 88% de la població enquestada utilitza el transport privat per realitzar els desplaçaments per anar al lloc d'ocupació principal. Així, només el 7% utilitzen el transport públic i el 2% utilitzen modes no motoritzats. En quant als mitjans de transport (figura 17a), hi ha un fort predomini del cotxe, primer com a conductor (59%) i després com a passatger (24%). El transport públic més utilitzat per aquests motius a estos municipis és el tren (6%). Açò es deu a la presència del mateix al municipi d'Agres.

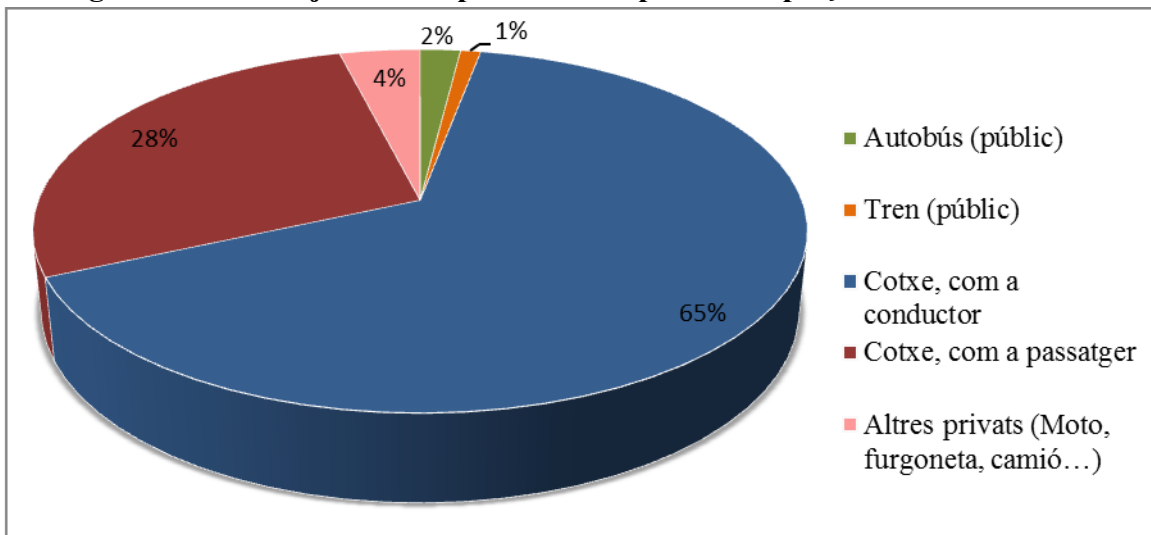
Figura 17a. El mitjà de transport utilitzat preferentment per anar al lloc d'ocupació principal a Agres i Alfafara (2015).



Font: Elaboració pròpia a partir de l'enquesta feta per a la recerca (2015).

Quant als desplaçaments secundaris per la resta de motius de mobilitat no obligada, trobem un pes encara més intens dels transports privats. Els diferents mitjans de transport privat són els ocupen el 97% del volum, deixant en una posició marginal als mitjans de transport públics. Així, aquests desplaçaments per serveis o oci suposen un major del transport privat que la mobilitat obligada a Agres i Alfafara. Açò es deu al caràcter més esporàdic dels mateixos, que porta a la voluntat de no seguir els horaris marcats pels transports públics.

Figura 17b. El mitjà de transport utilitzat per als desplaçaments secundaris

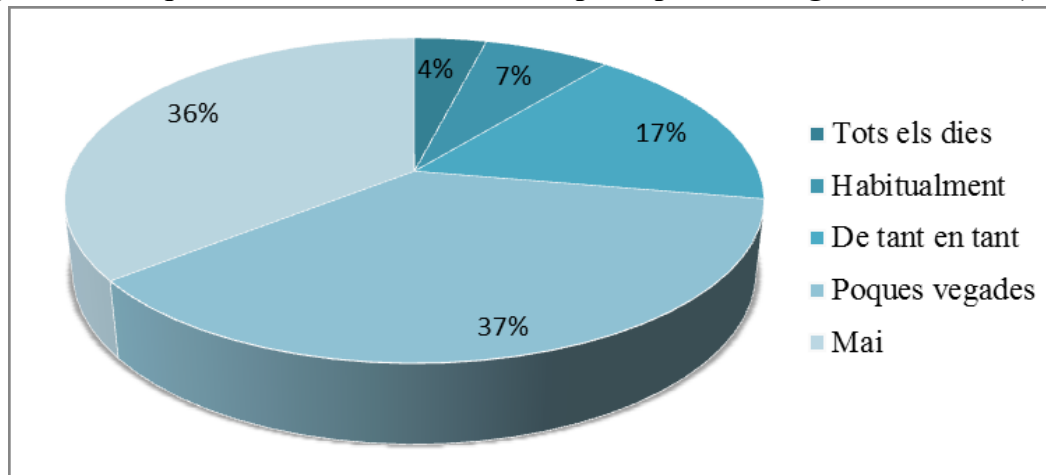


Font: Elaboració pròpia a partir de l'enquesta feta per a la recerca (2015).

Llavors, s'observa una molt baixa utilització dels mitjans de transport públics de manera preferent i habitual, tant a Agres i Alfafara com al conjunt dels pobles de Mariola. En quant a la freqüència d'utilització del transport públic (figura 18), a Alfafara i Agres la majoria de persones o no utilitza el transport públic mai (36%) o ho fa poques vegades (37%). I, d'ençà, el percentatge de cadascuna de les freqüències d'ús va en decreixement quan la mateixa

implica més viatges. Açò demostra el poc ús que tenen els mitjans públics de transport a aquests municipis, així com a la resta de pobles de Mariola. El seu ús sol ser esporàdic per a realitzar alguna activitat concreta, com bé podria ser un viatge en tren a València. Si més no, cal arribar al per què d'aquest baix ús per veure quines són les mancances dels mateixos.

Figura 18. Freqüència d'utilització dels transports públics a Agres i Alfafara (2015).



Font: Elaboració pròpia a partir de l'enquesta feta per a la recerca (2015).

5.2. El servei de transport ferroviari

El tren sorgeix a Anglaterra a començaments del segle XIX responent a les noves exigències del sistema i de la societat industrial, la qual necessita desenvolupar un mètode eficient i econòmic per transportar mercaderies. Més avant, es veu l'oportunitat de fer-lo servir per transportar també persones. D'aquest mode, al llarg del segle passat, el tren ha patit grans transformacions, com la major comoditat als vagons de passatges com l'augment de les velocitats. Tot i això, el tren ha retrocedit davant la competència de l'automòbil i de l'avió; encara que, raons d'índole ecològica, econòmica i social fan que siga considerat el mitjà de transport i comunicació del segle XIX (Miralles, 2002).

Al medi rural, trobem un transport ferroviari més limitat, encara que es digne d'una consideració. Aquest, a diferència de l'autobús, utilitza unes infraestructures pròpies. Això suposa que no s'ha d'enfrontar a problemes de trànsit. No obstant això, el transport per ferrocarril és menys flexible i és més difícil d'adaptar a les condicions conjunturals adverses (Nutley, 1992). Tot i que, com hem mencionat, els ferrocarrils s'implanten als espais industrialitzats, les rutes podien cobrir les localitats rurals, per abastir les matèries primeres o per al transport de productes agrícoles als mercats. Aquest fet va provocar que esdevingueren una forma de transport públic a la qual podia tenir accés la població rural a l'hora de traslladar-se a municipis més grans per satisfer les seues necessitats. Però amb els sorgiment de nous mitjans de transport, moltes línies de ferrocarril rural van deixar de ser renovades i mantingudes, fins que acaben tancades definitivament.

Als pobles de Mariola, el ferrocarril ha marcat una important fita en els transports públics. La seua implantació es deu a l'important industrialització d'Alcoi, durant els primers anys d'aquest període, d'altres com Ontinyent o Banyeres de Mariola, més avant. Així, aquest espai ha arribat a comptar amb un total de tres línies de ferrocarril. Els punts de partida i arribada eren les principals capçaleres industrialitzades, tot i que les parades als municipis rurals eren freqüents.

A finals del segle XIX, s'obriran les dues línies del ferrocarril de via estreta conegudes com *Tren Xitxarra*¹⁰. El primer d'aquests va ser el ferrocarril d'Alcoi a Gandia, que pretenia unir la ciutat industrial amb el port gandià. Es tractava d'una línia explotada per anglesos anomenada *Alcoy and Gandia Railway and Harbour Company Limited*. La mateixa va començar la seua explotació el 1892. L'altra línia de ferrocarrils oberta a finals del segle XIX, és la coneguda com *VAY*, la qual unia Yecla i Villena amb Muro. Comença a operar en un primer tram al 1884. Al 1909, la línia arriba fins a Muro, des d'on es podia enllaçar amb la línia anterior. Totes dues línies passen a ser de titularitat pública al 1965 integrant-se en *Ferrocarriles Españoles de Via Estrecha* (FEVE). Quatre anys més tard, es produeix el seu tancament definitiu, degut al deute que havien acumulat i a la poca competitivitat amb els mitjans de transport que afloraven aleshores. Aquestes línies cobrien cinc dels pobles de Mariola (Agres, Alfafara, Gaianes, Beniarrés i l'Orxa) i altres cinc de les capçaleres comarcals (Banyeres, Bocairent, Alcoi, Cocentaina i Muro). Amb el seu tancament es queden sense servei de tren quatre pobles i tres capçaleres comarcals.

En l'actualitat, l'única línia de tren que queda a aquest marc territorial és la que uneix Alcoi amb Xàtiva i València. Aquesta va començar a funcionar al 1903 i només abasteix a un poble de Mariola: Agres. Tot i que el ferrocarril va perdre, a mitjans del segle passat, gran part del pes que tenia, és un dels mitjans de transport públic més ben valorat. A Agres i Alfafara, els veïns enquestats han valorat en 4,37 (en una escala del 0 al 5), de mitjana, la presència del tren a la seua comarca. Així, el transport ferroviari és ben valorat, tot i els defectes que presenta i que veurem amb major detall.

5.2.1 La línia de ferrocarril Alcoi-Xàtiva-València

Aquesta, com hem dit, és l'única línia de ferrocarrils que abasteix, tant als pobles de Mariola, com a llurs capçaleres comarcals d'influència. Aquesta línia, d'ample ibèric (1668 mm), és operada per Renfe i les infraestructures de la mateixa pertanyen a *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias* (Adif). Els viatges a la línia comencen al 1904 i son posats en marxa per la *Compañía del Norte*, cobrint el trajecte entre Alcoi i València en dues hores i mitja. Als anys cinquanta del segle passat, els combois deixaran de funcionar a vapor per esdevenir vehicles autopropulsats. Als anys següents, creix amb força el transport de viatgers.

¹⁰ Aquesta denominació popular es deu al soroll que feien les màquines i els vagons, i que s'assemblava al so que produeix aquest insecte durant els mesos d'estiu.

Però, a finals dels seixanta, comença el declivi a causa de la popularització de l'automòbil. Així, a excepció de tres estacions, la resta són convertides en abaixadors. Progressivament, la línia perd alguns dels seus al·licients i comença a ser deficitària.

El moment clau es viu al 1984, quan el *Consejo de Ministros* decideix suprimir certes línies, de les quals aquesta, pel seu dèficit econòmic. En aquell moment hi ha una gran resposta ciutadana i neix la plataforma ciutadana « Salvem el Tren », existent fins a dia d'avui. Finalment, la Generalitat Valenciana decideix compensar el dèficit a fi d'evitar la clausura de la línia. Però les diferents crisis en aquest línia no acaben al 1984. Deu anys després, un incendi forestal, a la Serra de Mariola, afecta al traçat de la línia. La llarga reforma posterior, que suposarà una reducció de la velocitat en el tram incendiat, comportarà la minva de viatgers. Amb diferents amenaces del tancament, la continuïtat d'aquesta línia continua en perill, any rere any.

Imatge 2. Cartell anunciador d'una xerrada informativa-reivindicativa de la plataforma ciutadana « Salvem el Tren »



Font: Plataforma « Salvem el Tren ».

En l'actualitat, la línia té un traçat de 63 km i el recorregut entre Alcoi i València tarda poc menys de dues hores, si no s'ha de fer transbord a Xàtiva. Els trens d'aquesta línia no superen els 100 km/hora a trams on podrien arribar a majors velocitats, i no compten amb un sistema de megafonia que anuncie les estacions d'arribada. A més, els horaris (taula 1) no s'adapten a les necessitats de les persones, i s'allarguen la meitat dels viatges amb un transbord de més a Xàtiva o cal agafar un tren de rodalies.

Taula 1. Horaris de la línia de ferrocarril Alcoi-Xàtiva-València al seu pas per Mariola.

València - Xàtiva - Alcoi										
València Nord	Xàtiva		Xàtiva	Albaida	Agullent	Ontinyent	Agres	Cocentaina	Alcoi	Dies de pas
7:02	7:37		7:40	8:13	8:17	8:24	8:35	8:46	8:52	LMXJV
9:23	10:13	transbord.	10:20	10:53	10:57	11:04	11:15	11:26	11:32	D
12:23	13:13	transbord.	13:45	14:18	14:22	14:29	14:40	14:51	14:57	LMXJVSD
14:15	14:40		14:53	15:26	15:30	15:37	15:51	16:02	16:08	D
17:20	17:56	transbord.	17:59	18:30	18:35	18:42	18:53	19:04	19:11	LMXJVSD
20:05	20:45		20:48	21:21	21:25	21:32	21:34	21:54	22:00	LMXJVD
Alcoi - Xàtiva - València										
Alcoi	Cocentaina	Agres	Ontinyent	Agullent	Albaida	Xàtiva		Xàtiva	València Nord	Dies de pas
6:15	6:22	6:33	6:44	6:51	6:55	7:28		7:31	8:16	LMXJV
8:57	9:04	9:15	9:26	9:33	9:37	10:10	transbord.	10:14	11:09	LMXJVSD
12:20	12:27	12:38	12:49	12:56	13:00	13:33	transbord.	13:40	14:30	D
15:10	15:17	15:28	15:39	15:46	15:50	16:23		16:26	17:05	LMXJVSD
18:10	18:17	18:28	18:40	18:49	18:53	19:26		19:29	20:15	D
19:20	19:27	19:38	19:49	19:56	20:00	20:33	transbord.	20:36	21:30	LMXJVD

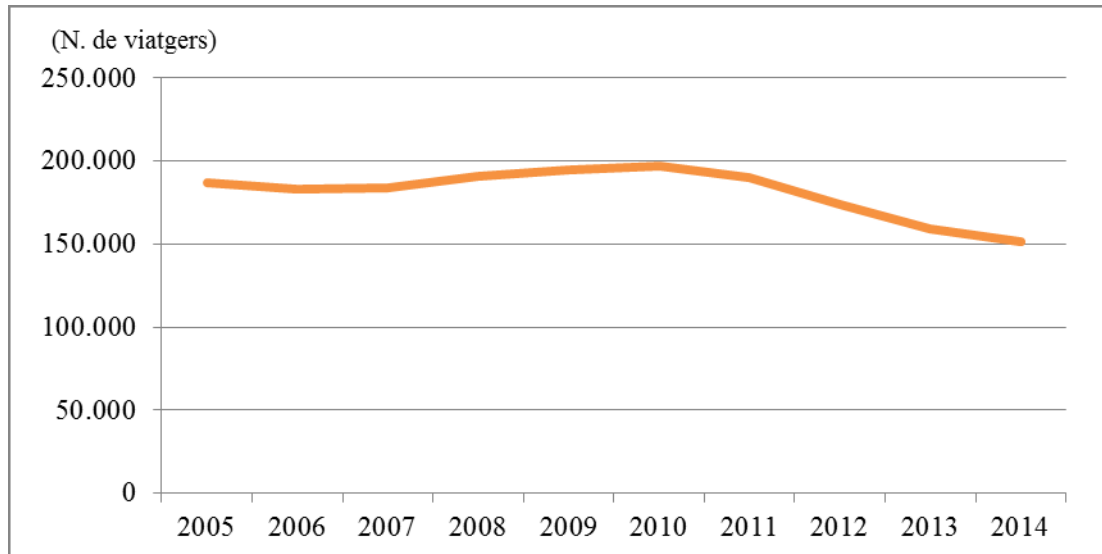
Font: Renfe (Maig de 2015). Elaboració pròpia.

Un dels principals problemes es troba en la titularitat de la línia i en la manca d'inversions realitzades. Així, amb el pretext del seu dèficit econòmic, el *Ministerio de Fomento* ha fet unes inversions mínimes i, en alguns casos, amb la col·laboració de la Generalitat. Aquestes s'han basat en millores a les parades i alguns trams, i la recent renovació de l'Estació d'Albaida. D'aquesta manera, els temps de recorregut entre València i Alcoi s'han reduït en poc més de quaranta minuts¹¹, des de l'apertura de la línia. En quant a la titularitat de la línia, existeix des de 1995 la intenció de traspasar-la a la Generalitat. Tot i això, hi ha una sèrie de polèmiques relacionades amb les inversions anteriors a aquesta operació. La Generalitat no es compromet a signar el traspàs si *Fomento* no comença les obres d'adequació. El *Ministerio*, per la seua part, va paralitzar el projecte iniciat al 2008, fins que la Conselleria no signe el traspàs. Aleshores, només es fan que generar polèmiques i enfrontaments interadministratius, des d'aleshores. Aquesta línia de tren segueix pendent d'un fil, el de la rendibilitat econòmica. En aquest sentit, any rere any, cal fer pressió per a que *Fomento* declare aquesta línia de Servei Públic, i evitar el seu tancament.

Malgrat les condicions descrites, si fem una anàlisi de l'evolució recent dels passatgers de la línia (figura 19), veurem com es mantenen força estables. En els darrers nou anys es manifesta una suau oscil·lació dels passatgers amb un pic al 2010 i una progressiva baixada en els darrers anys. En este sentit, es passa de 186.753 viatgers al 2005, als 151.082 de 2014.

¹¹ En oposició trobem la reducció del temps del trajecte de València a Madrid. Aquest és d'una hora i trenta-huit minuts amb AVE, mentre que era de vora set hores amb Regional. Així ho demostren els horaris de Renfe. [En línia], < <http://www.renfe.com/>>, [Consulta: 20/06/2015].

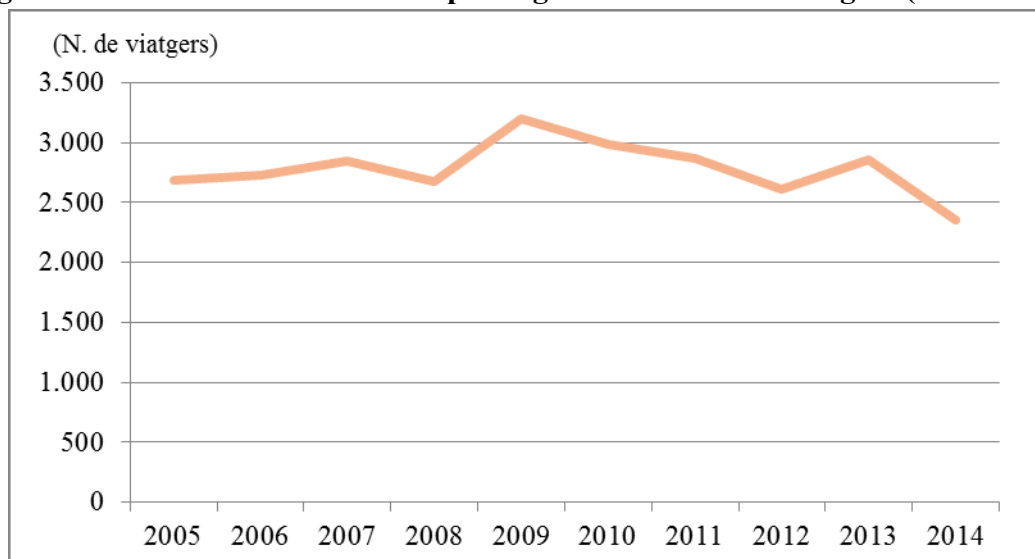
Figura 19. Evolució del trànsit de passatgers de la línia de ferrocarril Alcoi-Xàtiva-València (2005-2014)



Font: Departament d'estadística de Renfe. Elaboració pròpia.

Pel que respecta als pobles de Mariola, l'únic que en compta amb parada pròpia és Agres. Tot i que, l'abaixador es troba a vora tres quilòmetres del nucli urbà, i uns vint-i-cinc minuts a peu. Les altres estacions que exerceixen la seua influència sobre els pobles de Mariola, a banda de la d'Agres, són les de les capçaleres comarcals d'Alcoi, Cocentaina i Albaida. L'estació d'Agres suposa un 1,6% del volum total de viatgers d'aquesta línia, al 2014. L'evolució del volum de viatger que passen per la seua parada (figura 20) és bastant semblant al del global de la línia. Existeixen una sèrie d'irregularitats interanuals però, en global, es manté força estable. Aquesta, major o menor, estabilitat es deu a l'ús dels estudiants universitaris que realitzen els seus desplaçaments a València, a alguns treballadors de les ciutats del trajecte i a viatgers espontanis.

Figura 20. Evolució del nombre de passatgers a l'abaixador d'Agres (2005 – 2014)



Font: Departament d'estadística de Renfe. Elaboració pròpia.

Aleshores, hem pogut veure quina és la situació del tren als pobles de Mariola. L'única línia existent, cobreix una xicoteta part del territori. A més, aquesta es troba en un estat força deficient i es veu constantment qüestionada per les administracions públiques a causa de la manca de rendibilitat econòmica. Tot i això, els veïns de l'àrea d'estudi valoren amplement el transport públic ferroviari. A més, a l'ETCV s'aposta per una mobilitat en aquest mitjà de transport. Així, aquesta, dintre de les seues propostes, inclou l'adequació de la línia Alcoi-Xàtiva. A més, posa sobre la taula la possible construcció de la línia d'Alcoi a Alacant, de la qual es va fer el traçat abans de la Guerra Civil però mai es va concloure. Tot i això, no hi ha cap pla d'acció que s'hi vincule, ni cap actuació prevista, en aquest sentit.

5.3. El transport públic de viatgers per carretera

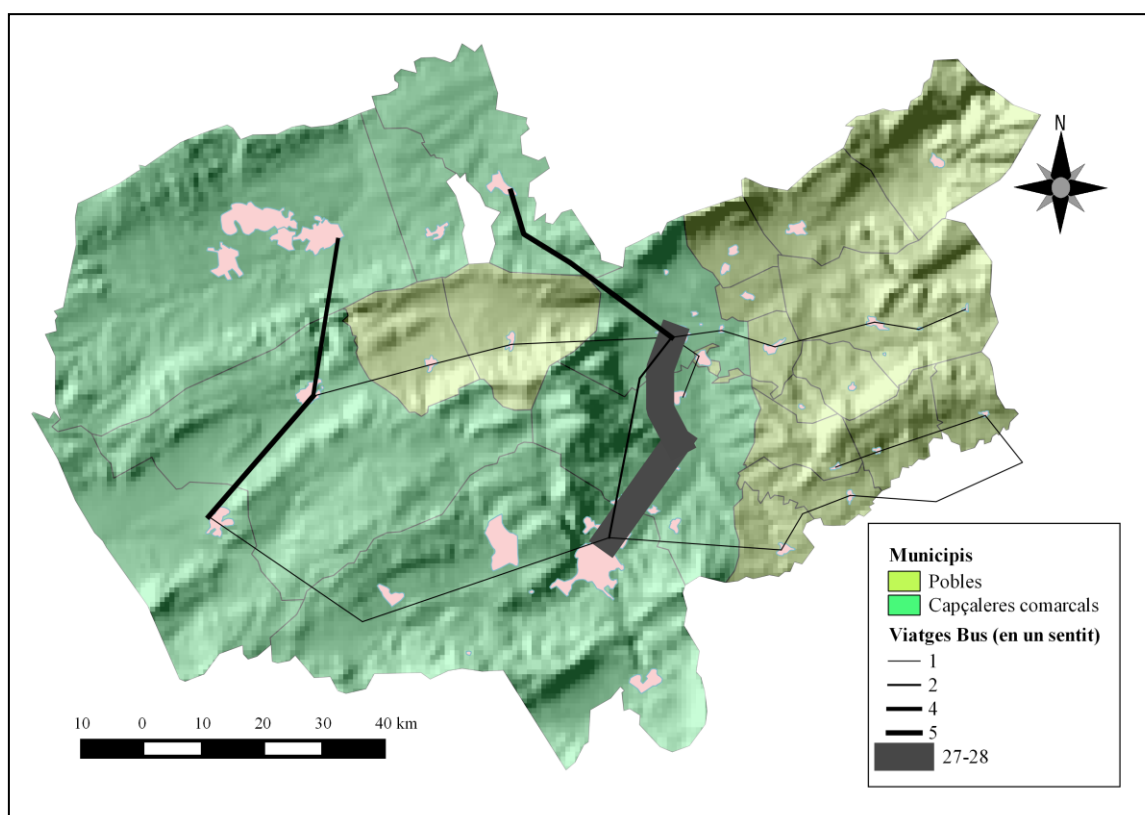
El transport públic per carretera és el realitzat per les diferents línies regulars d'autobús. Els autobusos són vehicles que poden presentar moltes variacions i adaptar-se a diferents contextos. Així, existeixen autobusos classificats per places (minibusos, autocars.), segons estiguen adaptats als medis on han de realitzar els seus serveis. En aquest sentit, hi ha una diferència notable entre els recorreguts urbans i els interurbans. A la ciutat, l'autobús es troba plenament adaptat, per a acollir a gent dempeus i ser més ràpidament accessible. Els ritmes de parada i les cadències de pas són més reduïts. Al contrari, els autobusos interurbans estan adaptats per ser més segurs i confortables per a recorreguts més llargs, i amb menor freqüència de parada. Una altra de les característiques dels autobusos, gens menyspreable, és que realitzen el seu recorregut per la via pública, tant carrers com carreteres. Açò significa que ha de compartir el seu espai amb la resta de vehicles privats, cosa que pot resultar negativa en cas de saturació de la via. Tot i això, l'autobús és més flexible que el ferrocarril i no comporta unes inversions en infraestructures implícites tan elevades.

Al medi rural, el transport en autobús és de tipus interurbà, però de proximitat. Així, es realitza, al menys, una parada a cada municipi. La parada d'autobús es sol situar a les afores del poble, facilitant el trajecte i evitant problemes de congestió als estrets carrers del nucli. Els trajectes solen connectar els municipis menys poblats amb els centres de serveis i les ciutats pròximes. Durant els primers anys de la seua implantació al medi rural, va tindre molt d'interès degut a la possibilitat dels ciutadans de desplaçar-se més ràpidament i eficaç. També per poder accedir a una sèrie de serveis que no es donaven al propi municipi. Açò era més intens a aquells municipis que no comptaven amb serveis de ferrocarril. A més, al medi rural, les vies públiques i carreteres no tenen la saturació que sí es troba a l'urbà, evitant-se així, un dels principals problemes de l'autobús (Camarero, 2009).

Amb l'auge de l'automòbil (veure apartat 5.1), l'autobús rural entra en crisi degut a la minva d'usuaris. Al Regne Unit, als anys seixanta del segle XX el descens ocorre principalment en el tancament de línies, i als anys setanta en la reducció de freqüències (Nutley, 1992). D'aquesta manera, arreu d'Europa, les línies regulars d'autobús al medi rural passen a ser considerades deficitàries: *les línies de dèbil trànsit*. En este sentit, mentre que aquest transport es manté a les ciutats, hi ha una progressiva pèrdua als espais rurals.

Als pobles de Mariola la situació pot ser molt semblant al que succeeix a gran part d'Europa. Tot i això, l'autobús és valorat amb un 4,33 (sobre 5) pels veïns enquestats d'Agres i Alfafara¹². Les línies regulars de transport de viatgers en autobús existents als municipis de l'àrea d'estudi, tant pobles com capçaleres comarcals, ens mostra una estructura interna de comunicació a partir de la prestació d'aquest servei. El servei és realitzat per empreses privades com el Grup Subús-Vectalia, Travicoi SA, o Autobusos La Concepción. La xarxa que conformen les diferents línies (figura 21) deixa entreveure quins són els eixos més dotats d'aquests serveis de transport públic de viatgers. Així, l'estructura d'aquest servei es troba centralitzada a Alcoi, lloc on les empreses ofereixen major nombre de correspondències. A més, de les capçaleres comarcals, Alcoi és l'única que compta amb autobús urbà.

Figura 21. Els viatges en línies regulars d'autobús a Mariola (2015)



Font: Companyies operàries de línies regulars d'autobús a Mariola (Grup *Subús-Vectalia*, *Travicoi SA* i *La Concepción SA*). Elaboració pròpia.

Si parlem d'eixos més potenciats, se'n aprecia un de ben evident: el de Alcoi-Cocentaina-Muro. Aquest, es situa sobre unes de les capçaleres comarcals més poblades i més dotades econòmicament i en quant als serveis que ofereixen. Seguidament, però a menor volum, veiem algunes capçaleres comarcals unides entre si, com Bocairent i Banyeres de Mariola, o Albaida amb Muro. També és, per tant, un privilegi exclusiu d'algunes d'aquestes capçaleres

¹² Aquesta valoració no es refereix a la situació actual de les línies regulars d'autobusos. Es refereix a una valoració d'aquest mitjà de transport públic, en general.

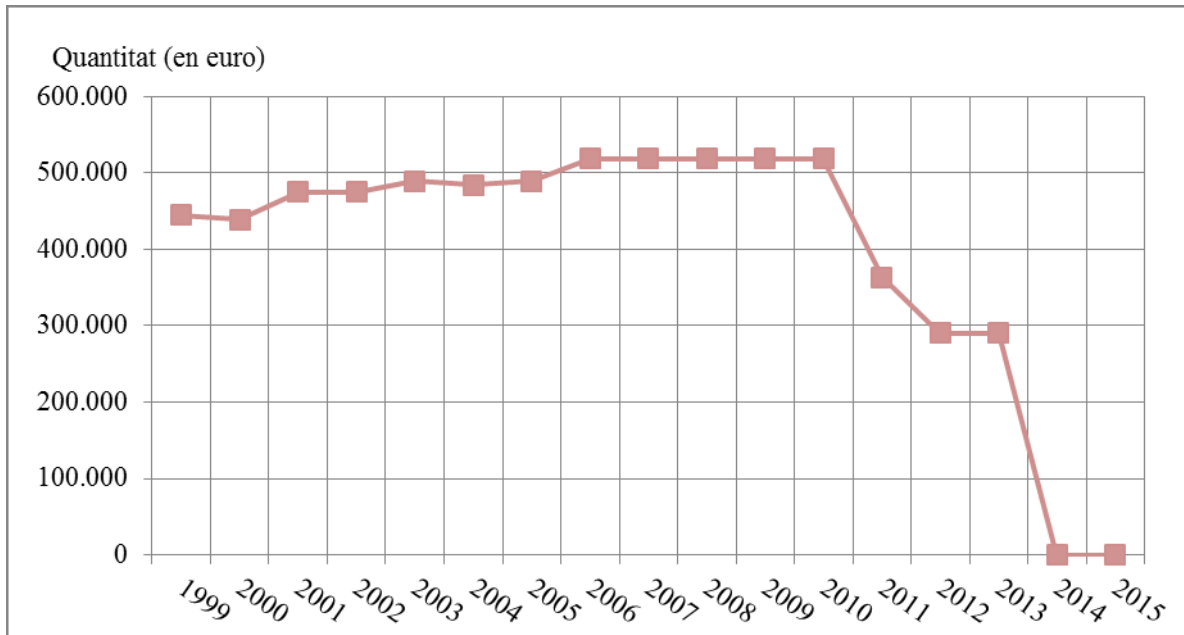
comarcals, la connexió amb altres espais mitjançant línies regulars de transports de viatgers. Així, Alcoi estaria connectat amb Alacant i sa universitat, travessant la Foia de Castalla, amb diverses línies del grup Subús-Vectalia. Amb Villena, mitjançant una línia del mateix grup. Amb València, al igual que Cocentaina, Muro i Albaida; amb la línia de Trivacoi SA. I Ontinyent, junt a Bocairent i Banyeres, amb València, així com amb Xàtiva; mitjançant els serveis de les línies de Autobusos La Concepción.

Pel que fa als pobles de Mariola, es queden marginats de la comunicació amb les altres ciutats. Excepte els de la línia amb Dénia, els quals veurem més avant. A més, veiem com els serveis que es presten solen ser de dos viatges, si es que es donen. De fet, hi ha municipis com l'Orxa, Beniarrés, Gaianes, Alcocer de Planes, Almudaina i Benillup, els quals no compten amb cap línia regular d'autobús públic. Als tres primers, sí que es comptava amb un servei d'anada i tornada, ofert per l'empresa Autobusos La Amistad SA. Aquesta mateixa, també era l'encarregada de la línia que connectava amb Gandia. Així, l'empresa va deixar de prestar els serveis a l'octubre del 2014, després de que s'esgotés la concessió la qual garantia les diferents subvencions. Al ser les línies deficitàries, la companyia tenia el riscs d'incórrer en pèrdues. Així, es perdia l'accessibilitat d'uns dels pobles més poblats de Mariola, així com la connexió d'aquest territori amb el de la Safor. A més a més, cal dir que el mapa està fet amb els horaris d'un dia laborable. Pel que respecta als serveis en dissabtes, diumenges o festius; són inexistents a les línies rurals. Mentrestant, es mantenen a les de les capçaleres comarcals, tot i que amb menys viatges.

I és que, com hem dit, les línies rurals de dèbil trànsit són deficitàries i no són rendibles des del punt de vista econòmic. Per això, al País Valencià, ha existit un sistema de subvencions per a aquestes línies. Aquestes subvencions es basen en l'establert per l'article 19.4 de la *Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres*. Aquesta indica que les administracions que ho desitgen, poden establir un règim especial de compensació econòmica a les empreses que ofereixen serveis de transport públic als quals es donen circumstàncies econòmiques o socials que originen la falta de rendibilitat. D'aquest mode, la Conselleria amb competències en matèria de transport¹³, ha regulat des del 1993, la qualificació i el règim de les línies regulars de dèbit trànsit. Mitjançant un programa de compensació econòmica, es mantenen uns serveis mínims que, segurament no es mantindrien, amb les simples concessions genèriques.

¹³ En l'actualitat és la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient; però també s'ha anomenat Conselleria d'Infraestructures i Transport.

Figura 22. Evolució de les subvencions a les línies regulars de dèbil trànsit al País Valencià (1999-2015)



Font: Pressupostos de la Generalitat (1999-2015). Elaboració pròpia.

L'evolució d'aquestes subvencions és reveladora de l'estat en què s'ha vist la conjuntura de les línies rurals en aquests períodes. Així, des del 1999 al 2006 es veu un augment progressiu de la quantitat de les ajudes. Creixement propi de l'adaptació als preus del servei, el qual es manté estable fins el 2010. L'any 2011 hi ha una forta caiguda de la quantia destinada a les ajudes, que es fa més intensa al 2012, mantenint la mateixa xifra al 2013. Però és al 2014 quan desapareix dels pressupostos la línia destinada a quantificar aquestes subvencions. La mateixa no es troba, tampoc, als pressupostos aprovats per al 2015. Aquesta involució i desaparició de les subvencions a les línies regulars de dèbil trànsit, no és sinó una mostra de les *retallades* i els ajustos pressupostaris duts a terme en els darrers anys. Els mateixos s'han realitzat per evitar el dèficit que es té, afectant a una gran quantitat de serveis públics, com sanitat i educació. Tot i que, cal remarcar que les línies rurals de dèbil trànsit han sigut unes de les víctimes més silencioses, puix no s'han vist defensades a cap manifestació ni han tingut la visibilitat dels altres. Açò tindrà un obvi efecte a les línies que rebien aquestes subvencions als pobles de Mariola, ja que algunes empreses deixaran d'estar interessades en les concessions de les mateixes.

5.3.1. Les línies de transport regular de viatgers per carretera als pobles de Mariola

Per veure amb més detall com funciona el transport col·lectiu regular per carretera, caldrà abordar més minuciosament cada una de les línies que transcorren pels pobles de Mariola. Totes aquestes s'han derivat d'una sèrie de concessions elaborades a partir dels projectes de la Conselleria amb competències en matèria de transports. Totes aquestes línies són explotades per la mateixa empresa: Alcoyana SA, del grup Subús-Vectalia. Així, la seua explotació i manteniment, junt amb la seua promoció i informació depenen de la mateixa. Els traçats de

les línies, els recorreguts i la quantitat de trajectes, així com un preu mínim, venen marcats als projectes de les concessions de la Conselleria amb competències en matèria de transports. Totes les línies només realitzen un viatge d'anada i un de tornada; i aquests només els fan els dies laborables, de dilluns a divendres.

Els trajectes que es desenvolupen als pobles de Mariola, es poden agrupar en tres línies. Aquestes s'enumeren a continuació:

a) La línia M-50 Alcoi-Bocairent.

Aquesta línia recorre les localitats de l'Alqueria d'Asnar, Muro, Agres, Alfafara, Bocairent i Alcoi, així com la pedania contestana de l'Alcúdia. A més, aquesta línia és la mateixa que fa el recorregut de Banyeres de Mariola a Alcoi (línia M-9). Això s'observa a la correspondència en els horaris de pas en els trams entre Bocairent i Alcoi, tot i que es promocionen coma dos línies diferents. Això resulta desorientador per als ciutadans que vulguen anar a Banyeres.

Taula 2. Horaris de la línia d'autobusos M-50/M-9 (2014-2015).

Eixides des de l'Alcúdia		Eixides des d'Alcoi	
Alcúdia	8:34	Alcoi	13:50
l'Alqueria d'Asnar	8:34	Polop	14:05
Muro	8:45	Banyeres	14:20
Agres	9:00	Bocairent	14:45
Alfafara	9:07	Alfafara	14:55
Bocairent	9:17	Agres	15:00
Banyeres	9:30	Muro	15:10
Polop	9:45	l'Alqueria d'Asnar	15:20
Alcoi	10:00	Alcúdia	15:20

Font: Grup Subús-Vectalia. Elaboració pròpia.

El simple fet d'observar els horaris (taula 2), ja és una bona mostra de quin és el recorregut i quines són les seues limitacions. Així, tot i que la línia s'anomena Alcoi-Bocairent, el vertader recorregut és de l'Alcúdia (Cocentaina) a Alcoi. El mateix està marcat per a que passe per Banyeres de Mariola i, així, combinar les dues línies. Això fa que, per a anar a Alcoi des de l'Alqueria d'Asnar, s'haja de fer un recorregut d'una i trenta-quatre minuts, vorejant tota la Serra de Mariola. Aleshores, quan es podria fer aquest recorregut en poc més de vint minuts, anant per Cocentaina. D'aquesta manera, un dels municipis rurals que més sinèrgies té amb l'eix Alcoi-Cocentaina-Muro, es veu exclòs del mateix pels transports públics. El mateix passaria amb Agres i Alfafara, des d'on es tarda força menys a anar a Alcoi, fent el recorregut per Cocentaina. Per arribar a Muro, el trajecte sí és més coherent.

Pel que respecta a les hores de pas, aquestes permeten només fer el seu recorregut a les capçaleres comarcals de matí. Tot i això, des d'Alfafara i Agres, no es pot anar i tornar des de Muro en autobús públic el mateix dia, cosa incoherent amb la quantitat de serveis a què han

d'accedir els ciutadans en aquesta capçalera comarcal. A més, en quant a les correspondències amb la línia que connecta l'eix principal, no són gaires bones, amb esperes de vora vint minuts per agafar canviar d'autobús, tant a Muro com a Alcoi. Encara més difícils i amb majors temps d'espera, són els transbord a les línies d'Alcoi-València, Alcoi-Foia-Alacant i de Bocairent-Ontinyent-València. Seria impossible, per altra banda, anar a Villena o Dénia en un sol dia, amb les línies regulars d'autobús.

b) La línia M-41/M-42 Alcoi-Planes-Verger-Dénia.

Dins el nostre marc territorial, aquesta línia recorre els municipis d'Alcoi, Muro, Benimarfull i Planes, així com els pedanies de Benàmer (Muro), Catamarruc i Margarida (Planes). A més, recorre diverses localitats de la Marina Alta, algunes tan importants com Pego o Dénia. Aquesta línia, és promocionada, tant al web com als diferents horaris, com a dues línies diferents: la d'Alcoi-Planes i la d'Alcoi-Dénia. Tot i això, després d'observar tant horaris com recorreguts, resulta evident que no hi ha dos autobusos que realitzen el recorregut en paral·lel. Així, l'empresa aprofita la promoció per separat de dues línies, però les condensa en un mateix recorregut. El que realment podrien fer, és delimitar dos línies reals, amb horaris complementaris, per a que els veïns de Planes i Benimarfull tingueren una major possibilitat d'accedir a les capçaleres comarcals.

Taula 3. Horaris de la línia d'autobusos M-41/M-42 (2014-2015).

Eixides des d'Alcoi		Eixides des de Dénia	
Alcoi	14:50	Dénia	7:00
Muro	15:10	Ondara	7:15
Benàmer	15:15	el Verger	7:20
Benimarfull	15:20	Pego	7:30
Planes	15:30	Margarida	8:10
Catamarruc	15:35	Catamarruc	8:15
Margarida	15:40	Planes	8:20
Pego	16:15	Benimarfull	8:25
el Verger	16:30	Benàmer	8:30
Ondara	16:35	Muro	8:45
Dénia	16:50	Alcoi	10:00

Font: Grup Subús-Vectalia. Elaboració pròpia.

En quant al recorregut, en aquesta línia semblen més lògics que a l'anterior, ja que es segueix un sol eix, compatible amb l'eix central, que uneix de manera lineal Alcoi i Dénia. En aquest cas, el principal defecte són els horaris, ja que només permeten els desplaçaments de matí, en el senti d'Alcoi; i passat el migdia, en direcció Dénia. Els horaris no s'adapten tampoc als laborals a Alcoi, ni a Muro si l'hora d'entrada és anterior a les nou del matí. Difícils són, també, les connexions amb les altres línies, degut a la incompatibilitat dels horaris de la línia amb València i la de l'eix comarcal (Alcoi-Cocentaina-Muro), a la parada de Muro. Com també les d'Alacant i Villena, a l'estació d'autobusos d'Alcoi.

c) La línia M-14 Alcoi-Millena.

La tercera línia és la que més quantitat de pobles de Mariola recorre: Millena, Balones, Benimassot, Gorga i Benilloba, a banda d'altres quatre pobles més allunyats. Els connecta amb Cocentaina i Alcoi. En aquest cas, es promociona com una sola línia, tot i que presenta altres defectes.

Taula 4. Horaris de la línia d'autobusos M-50/M-9 (2014-2015).

Eixides des de Millena		Eixides des d'Alcoi	
Millena	9:45	Alcoi	18:00
Balones	9:50	Cocentaina	18:10
Benimassot	9:55	Benilloba	18:35
Tollos	10:00	Gorga	18:45
Fageca	10:05	Quatretondeta	18:50
Famorca	10:10	Famorca	18:55
Quatretondeta	10:20	Fageca	19:05
Gorga	10:25	Tollos	19:10
Benilloba	11:10	Benimassot	19:15
Cocentaina	11:25	Balones	19:20
Alcoi	11:40	Millena	19:25

Font: Grup Subús-Vectalia. Elaboració pròpia.

El recorregut és òptim, atès la quantitat de municipis que ha de recórrer en aquest espai, plantejant-se de forma lineal. Tot i això, es fa una mena de semicercle quan s'arriba al recorregut a la Vall de Seta. Aquest perjudica a Millena, Balones i Benimassot. Els veïns d'aquets municipis han de fer una volta per els municipis de tota la vall, tant per anar com per tornar de Cocentaina i Alcoi. Així, de Benimassot es tarda quaranta-cinc minuts més amb el recorregut actual, que amb un recorregut per Balones, Millena, Benilloba, Cocentaina i Alcoi. La diferència és d'una hora si el trajecte s'inicia a Balones, i d'una hora i dotze minuts si l'inici és a Millena. Per tant, els veïns de tots tres municipis, s'ho repensaran molt abans d'anar, bé a Alcoi bé a Cocentaina, en transport públic. En quant als temps de pas, tampoc són els més desitjables, ja que les anades no s'adapten amb els horaris laborals. Tot i això, al ser l'anada de matí i la tornada de vesprada, permeten a la gent fer, en un dia, les diferents gestions que necessiten a les capçaleres comarcals. La connexió amb les altres línies que realitzen el seu recorregut a Alacant, a València, a Villena, a Dénia o a Muro, no són bones degut al llarg temps d'espera per fer transbordament, si és que es pot fer en el mateix dia. L'excepció és per tornar de Muro als pobles recorregut per la línia, amb només cinc minuts d'espera a Cocentaina, entre ambdues.

5.3.2. Les futures concessions per a les línies als pobles de Mariola

De cara al futur, es plantegen una sèrie de projectes concessionaris que marcaran la distribució de les línies de cara al futur. Segons l'ETCV, aquestes concessions s'han fet, tradicionalment, per al transport públic interurbà en autobús; donant lloc a una qualitat acceptable i bona. Però, segons diuen, aquest sistema pot donar lloc a comportament poc sostenibles; ja que, al medi rural, el nombre de serveis és baix i el costos, econòmics i energètics, alts. Tot i això, s'han seguit realitzant aquesta mena de concessions al sistema rural valencià.

En el cas dels pobles de Mariola, les línies que hem vist anteriorment, s'agrupen en projectes de concessions. Actualment, aquestes s'estan renovant. Així, els projectes de servei públic de transport de viatgers es troben en aprovació inicial. Aquests nous projectes pretenen actualitzar els ja existents i revisar les concessions amb les empreses de transport. El termini de prestació dels serveis començaria al curs 2015-2016 i seria de quatre anys, podent-se prorrogar un any més. Els dos projectes que inclouen trajectes on s'inclouen els pobles de Mariola són: el *Projecte CVA-018 Alcoi-Pego-Verger* i el *Projecte CVA-015 Alcoi-Alacant i filloles*.

El primer dels projectes, agrupa tant a la línia que li dóna nom (ruta 2), com a la de l'eix comarcal (ruta 1), així com la d'Alcoi-Bocairent (ruta 3). Les mateixes, serien les operades en l'actualitat per el grup Subús-Vectalia. Aquestes rutes es plantegen tal qual són operades en l'actualitat, amb certes modificacions. La ruta 2 del projecte, de Muro a Dénia, inclou al municipis de l'Alqueria, Benillup i Almudaina, les quals no es troben als recorreguts actuals. Tot i això, als horaris que estableix, no queden marcades. Així doncs, queden definides com « poblacions a la demanda ». Aquest fet que podria considerar-se excloent, ja que en cap punt fixa com seran els serveis a la demanda, ni com han d'assegurar-se.

La ruta 3, de Muro d'Alcoi a Bocairent i Alcoi, exclou als municipi de l'Alqueria d'Asnar, integrat a l'anterior. A més, s'inclou a Banyeres de Mariola. Aquest fet és el que ja ocorre en l'actualitat, on es plantegen dues línies diferents però que acaben compartint una part del recorregut. D'aquesta manera, es pot veure una lògica fusió de les mateixes. Tot i això, existeix un problema, ja que el recorregut de Banyeres a Alcoi apareix al projecte de concessió CVA-015, creant-se una duplicitat. A més, els horaris que es presenten, coincideixen en tots dos casos. Aquest fet, podria generar un conflicte en el moment en què dues empreses diferents accediren a cada un d'aquestes concessions. Pel que resta, els aspectes negatius que hem vist amb les línies actuals, es mantenen, inclosos horaris i els tipus de serveis. Així, no es corregeixen gaires coses. El projecte està aprovat inicialment per la resolució « 20 de gener de 2015, de la Direcció General de Transports i Logística, per la qual s'aprova inicialment i se sotmet al tràmit d'informació pública i institucional el projecte de servici públic de transport de viatgers d'Alcoi-Pego-el Verger CVA-018 ». El període d'informació pública, on es poden realitzar les oportunes observacions, va finalitzar el cinc de març de 2015.

En quant al projecte CVA-15, planteja un nombre superior de rutes; un total de dotze. La majoria tenen a Alcoi com punt de referència. Pels pobles de Mariola passa la ruta 9, la qual es correspon amb l'actual línia M-14. De fet, al mateix projecte, apareix anomenada així. Això deixa entreveure, que abans de que es publiqui el projecte, sembla que l'empresa que realitza el servei d'aquesta concessió, serà la que ho seguirà fent. Un dels canvis que s'aprecia, respecte a la línia existent, és que no es plantegen els horaris. Així, s'indica que la ruta es realitzarà *a la demanda*. D'aquesta manera, s'estalvien, també, de marcar els punts on es realitzaran les parades dels serveis. En cap punt del projecte s'explica com serà aquest servei *a la demanda*, ni com s'aplicarà, ni quins mecanismes s'utilitzaran per garantir el seu òptim funcionament. Aquest projecte, es troba aprovat inicialment per la « resolució de 22 d'abril de 2015, de la Direcció General de Transports i Logística, per la qual s'aprova inicialment i se sotmet al tràmit d'informació pública i institucional el projecte de servici públic de transport de viatgers d'Alcoi-Alacant i filloles CVA-015 ». A aquesta, queda fixat un període per emetre observacions, d'un més des del dia de la publicació de la mateixa en el DOCV (el sis de juny del 2015).

Als diferents projectes de servei públic de transport de viatgers que planteja la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient, es defineixen una sèrie d'aspectes i punts. Així, es fa una escassa caracterització de l'àmbit de prestació i una descripció de com serà el servei. També es fixa la viabilitat econòmica, mitjançant els càlculs que garanteixen que l'explotació serà rendible. Després, s'estableixen uns estàndards mínims de qualitat i uns barems per qualificar a les diferents empreses interessades segons els mateixos. També es fixen els caràcters ambientals, de seguretat i d'accessibilitat, els quals haurà de complir l'empresa adjudicatària. Un dels punts més interessant per al tema que tractem al treball és el de la coordinació amb els altres serveis de transport. En aquests, només es parla dels llocs d'arribada i d'eixida, per facilitar la intermodalitat amb altres serveis. Però en cap cas, es fixen uns horaris correlatius per fer més fàcil els possibles transbords.

D'ambdós projectes, així com de qualsevol altre, segueixen quedant excloses les localitats de l'Orxa, Gaianes, Beniarrés i Alcocer de Planes. Aleshores, es pot veure com el mètode de les concessions, no és del tot efectiu per facilitar l'accés a tots els municipis rurals. L'únic aspecte interessant d'aquestes concessions, les quals agrupen diverses línies en un mateix projecte, és que una empresa es compromet a mantenir les línies rurals ja que s'integren amb altres de major demanda i rendibilitat. Per tant, s'evita la desaparició de les línies rurals, incorporant-les a projectes concessionaris més amplis.

5.4. Els altres mitjans de transport

Al medi rural, es poden trobar una sèrie de mitjans de transport diferents del ferroviari i de l'autobús regular. Aquests poden, bé adaptar-se a condicions físiques molt específiques, o bé complementar a l'oferta de transport públic existent. Dels primers, podem parlar dels espais d'alta muntanya, com a les regions alpines, on la població rural ha d'utilitzar mitjans de

transport públic atesa la impossibilitat, o gran dificultat, d'accedir-hi amb l'automòbil particular. Així, trobaríem mitjans com el tren de cremallera, el telefèric o el funicular (Nutley, 1992). També entrarien dintre d'aquest grup les embarcacions de transport col·lectiu de viatgers, que faciliten l'accés a illes amb poca densitat de població.

Per complementar l'oferta, es poden trobar una sèrie de mitjans de transport diversos. Al medi rural, el més comú es que es complementen amb els taxis. Els taxis, si bé són un transport públic, ja que tothom pot utilitzar-los, no constitueixen un mitjà de transport en comú, ni col·lectiu. Així, no es normal que un taxi vaja ocupat per persones que no hagen pactat prèviament compartir-lo. A més, el taxi és un mitjà de transport públic bastant prohibitiu, degut a les taxes que s'apliquen per la seua utilització. De la mateixa manera, tampoc és igual de sostenible que els anteriors, ja que el seu volum d'ocupació és molt inferior (Sanz, Vega i Mateos, 2014). Segons la Llei valenciana de Mobilitat, el servei de taxi és discrecional, ja que no realitza viatges de manera regular.

Als pobles de Mariola, podem trobar aquest servei de taxi esmentat. Tot i que, aquests es centren a les capçaleres comarcals, on el volum de demanda és més ampli. Si més no, és crea al 2009 l'Àrea de Prestació Conjunta de l'Alcoià-el Comtat¹⁴. Aquesta àrea es crea per als serveis de transport públic de viatgers en automòbils de turisme, és a dir taxi, integrant els municipis d'Alcoi, Benimarfull, Cocentaina, l'Alqueria d'Asnar i Muro. Aquest fet no exclou que altres municipis puguen entrar a la mateixa si en algun moment es planteja una llicència de taxi. Mitjançant la creació de la mateixa, es van unificar les gestions en quant a llicències, i control i seguiment dels serveis. Aquests són administrades per un òrgan gestor. La Conselleria d'Infraestructures i Transports va decidir delegar les funcions d'aquest òrgan en l'Ajuntament d'Alcoi.

Taula 5. Les tarifes del servei de taxis a l'Àrea de prestació conjunta de l'Alcoià-el Comtat (2015).

Tarifa 1: Dies laborables de 6:00 a 22:00 hores.	Abaixada de bandera	3,03 €
	Preu per quilòmetre recorregut	0,88 €
	Preu per hora d'espera	19,43 €
	Mínim de percepció	3,86 €
Tarifa 2: Dies laborables de 22:00 a 6:00 hores. Dissabtes, diumenges i festius.	Abaixada de bandera	3,14 €
	Preu per quilòmetre recorregut	0,95 €
	Preu per hora d'espera	22,67 €
	Mínim de percepció	5,39 €
	Suplement especial / festes	3,00 €

Font: Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient. Elaboració pròpia.

¹⁴ Àrea creada per l'ordre « 7 de juliol de 2009, de la Conselleria d'Infraestructures i Transport, per la qual es crea l'Àrea de Prestació Conjunta de l'Alcoià-el Comtat per als serveis de transport públic de viatgers en automòbils de turisme ».

Les tarifes (taula 5), també són posades de manera conjunta per tota l'àrea. D'aquestes, cal dir que, en comparació a la resta de les àrees de prestació conjunta del País Valencià, ofereixen els preus per quilòmetre recorregut i el mínims de percepció més baixos. Tot al contrari, les tarifes d'abaixada de bandera són els més alts del nostre territori. A més, els municipis de menys de 20.000 habitants que no formen part de cap àrea de prestació conjunta tenen unes tarifes menys elevades. Malgrat això, com ja hem dit, el taxi és un mitjà de transport públic prohibit i no accessible per a tots els nivells educatius. Així, als municipis on no es compta amb taxi s'hauran de sumar els costos que cobren per anar a arregar a la persona o persones interessades, un mínim de quatre euros. D'aquesta manera, per anar del municipi d'Agres al municipi d'Alcoi, en taxi ens costaria 20,63 euros, si aplicarem la tarifa normal, i 22,14 euros amb l'especial, a banda del que ens cobrarien per arribar al lloc de recollida o possibles suplementos especials. Aquest elevat preu, d'un transport suposadament públic, contrasta amb el del tren de 2,05 euros, o el de l'autobús lleugerament superior.

Tal volta siga per això que, a l'enquesta feta a veïns d'Agres i Alfafara, aquest mitjà de transport públic es valore amb un 3,51 (sobre 5). És a dir, el pitjor valorat dels tres sobre els quals es va demanar opinió. Resulta, per tant, evident que el taxi no és la millor manera donar serveis a la població. Les persones que disposen d'automòbil propi, utilitzaran el taxi en comptades ocasions, ja que és més econòmic comparativament. Així, el taxi queda reservat a aquelles persones que no tenen vehicle privat propi, i que poden permetre's les tarifes del mateix. D'altra banda, la inaccessibilitat de certes persones als preus del taxi, ha comportat que el servei es supleixi, de manera informal, per veïns que tenen vehicle propi i poden acompanyar a les persones que ho necessiten.

Un altre mitjà de transport del qual s'ha parlat a la comarca és el tramvia, en les seues característiques actuals de metro lleuger. En este sentit, la Generalitat va fer pública, al 2005, sa intenció de projectar un metre lleuger per unir els municipis d'Alcoi, Cocentaina i Muro a través de la N-340. Però, finalment aquest projecte no es va posar en marxa. Alguns grups municipals d'esquerres van replantejar la qüestió del metre lleuger al 2007, amb una possible ampliació vers la Foia de Castalla i la Safor, amb el suport d'alguns sindicats i els ajuntaments dels pobles afectats (Tormo, 2010). Aquest projecte va ser refusat a les Corts Valencianes, on es va plantejar la possibilitat d'implantar un autobús elèctric. Tots aquests projectes, suposen la millora de les comunicacions del principal eix comarcal, deixant de banda als pobles de Mariola. Per tant, caldria replantejar aquests projectes de manera que els dits pobles se'n pogueren beneficiar, mitjançant la intermodalitat d'aquest possible metro lleuger amb les línies rurals d'autobús.

6. L'ACCESSIBILITAT ALS POBLES DE MARIOLA

Després de veure quines són les necessitats de desplaçament que tenen els veïns dels pobles de Mariola, i quines llurs possibilitats de desplaçar-se amb mitjans de transport públic; podem aventurar-nos més en el concepte d'accessibilitat, ja definit adés.

« La dimensió espacial de la mobilitat és l'accessibilitat » (Miralles, 2002: 41). Aquesta accessibilitat, que pot ser major o menor depenent d'una sèrie de factors, és l'element clau per poder arribar a confirmar la nostra hipòtesi de treball. L'accessibilitat està relacionada amb les característiques físiques de l'espai, amb les oportunitats d'ús de certes activitats o amb les característiques de cadascun dels ciutadans. Aquest concepte està delimitat per les components temporals i espacials, a més de pel sistema de transport o de comunicacions. Tradicionalment, s'ha vinculat amb la facilitat per a superar una distància. Si més no, dependrà de les característiques del sistema de transports i de la distribució de les activitats, bé d'ocupació o bé de serveis i consum, sobre el territori. Llavors, podrem contemplar l'accessibilitat com una eina relacionada amb els serveis i no només amb la distància recorreguda, ja que aquests són la finalitat per la qual es recorre la distància. En qualsevol cas, aquesta variable està molt lligada amb els mitjans de transport que s'utilitzen. Per aquest motiu, l'accessibilitat pot ser, al mateix temps, una mesura per qualificar l'eficàcia dels transports.

Clar que, a banda de la dimensió espacial de l'accessibilitat, amb la qual es poden qualificar diferents àrees; també n'hi ha una altra de personal en relació amb el grau d'opcionalitat dels diversos ciutadans per accedir als llocs i a les activitats (Miralles, 2002). D'aquest mode, en una mateixa estructura territorial, l'accessibilitat no està distribuïda de forma uniforme a totes les persones que hi habiten. Cada ciutadà té, a banda d'un àmbit espai-temporal definit, unes característiques com les relacions, el nivell de renda o el gènere, per exemple. Així, no s'hi dona la mateixa accessibilitat per a totes les persones en un espai concret.

Per això, als espais rurals, hi ha diversos factors que provoquen que aquesta accessibilitat no siga la mateixa per a tothom. Per tant, caldrà fer una generalització que no contemple només els aspectes més comuns, sinó que faja seues totes les situacions possibles. És per això, que s'ha definit un ampli ventall de necessitats de mobilitat als pobles de Mariola. També era necessari analitzar l'estat de la xarxa pública de transports i els diversos mitjans de transport; ja que, segons Nutley (1992: 137) « el propòsit dels transports és proporcionar accessibilitat ». Així, els ciutadans d'una localització *X* volen accedir a una altra *Y*, a fi d'adquirir bens o serveis, o participar en activitats que no estan disponibles a *X*. En el moment en què la distància no es puga fer a peu, intervindran els transports. En el nostre cas, *X* és un poble i *Y* una capçalera comarcal. D'aquesta manera, s'estableix una nova dicotomia entre les àrees urbanes i les rurals. Amb aquesta lògica, una major proporció de facilitats necessàries (treball, estudis, serveis, bens i oci), solen estar en localitzacions distants al medi rural. Per tant, hi ha una major necessitat de transport al medi rural (Nutley, 1983).

Amb els diferents aspectes considerats en aquesta reflexió inicial, així com de mà del paradigma de la sostenibilitat, s'ha cregut necessari mesurar l'accessibilitat a partir dels transports en comú. La seua condició pública, els dona un caràcter d'accessibilitat en si mateixos. Per tant, podem parlar del mitjà de transport universal, parlant des dels punts de vista social, econòmic i ambiental.

6.1. Un índex d'accessibilitat en transport públic per als pobles de Mariola

Per tal d'avaluar l'accessibilitat, són molts els autors que han creat índexs on incloure variables. Aquestes s'han vinculat en els aspectes de temps i de llocs on arribar, per realitzar-los. A més, a aquests índexs es poden incloure una sèrie de variables que determinen si l'accessibilitat als diversos serveis o l'oci està garantida amb els transports públics.

La facilitat d'accés als serveis depèn de diversos factors. El primer és l'espacial, solent haver una major concentració de servei en els nuclis més majors. En el cas dels pobles de Mariola hem vist la preeminència de les capçaleres comarcals, en especial de la ciutat d'Alcoi. A més, hi ha un aspecte social lligat als mitjans de transport, que hem vist amb la dicotomia existent entre aquelles persones que tenen vehicle privat i les que no. El tercer factor és l'eix de temps. Hi han una sèrie de limitacions temporals dels serveis i de l'ocupació principal, en quant als seus horaris. A més, certs mitjans de transport també presenten una limitació temporal, respecte al temps de durada del trajecte, i als horaris i les freqüències de viatge. Amb això, podríem extreure un grup de persones afectades per problemes greus de transport. Segons Nutley (1983), aquests factors són només aplicables a nivell local. Tot i això, per àrees més extenses es pot fer un conjunt d'indicadors per àrees més extenses.

En este sentit, al medi rural s'han adaptat alguns d'aquests índexs. Els que podem destacar i, a més, s'han pres com referència per aquest estudi són els de Nutley (1983) i Gutiérrez Puebla (1991). El primer està aplicat a l'espai del País de Gal·les, on hi ha grans sectors d'àrees rurals, amb diverses necessitats de transport públic. El segon als nuclis rurals de la Serra de Madrid. Així doncs, a partir d'aquestes idees s'ha pogut fer una adaptació per als pobles de Mariola (taula 6). Els diferents indicadors es plantegen des d'un punt de vista social. Es segueixen, llavors, els principis enunciats per Mosseley (1979), qui parla *d'accessibilitat personal*.

Taula 6. Proposta d'un índex compost d'accessibilitat amb transport públic per als pobles de Mariola

Indicadors	Ponderació (0-10)
1: Accés al lloc de treball o estudis a capçaleres comarcals	
Accés amb horaris adequats a més d'una CC	2
Accés amb temps excessius a més d'una CC	1
Accés amb horaris adequats a una CC	1
Accés amb temps excessius a una CC	0,5
Sense accés	0
2: Accés als serveis bàsics	
Accés de dilluns a dissabte	1,5
Accés de dilluns a divendres (espera de 2 a 6 hores)	1
Accés de dilluns a divendres amb temps excessius	0,5
Sense accés	0
3: Accés a l'oci	
Accés de dilluns a diumenge	1
Accés amb horaris molt limitats	0,5
Sense accés	0
4: Temps d'accés a Alcoi (mitjana)	
Menys de 15 minuts	3
De 15 a 20 minuts	2,5
De 21 a 30 minuts	2
De 31 a 45 minuts	1,5
De 46 minuts a 1 hora	1
Més d'1 hora	0,5
Sense accés	0
5: Nombre de serveis a la setmana (anada i tornada)	
Més de 25 serveis	2,5
De 21 a 25 serveis	2
De 15 a 20	1,5
De 8 a 14	1
De 0 a 7	0,5
Sense serveis	0

Font: Elaboració pròpia a partir de les propostes de Nutley (1983) i Gutiérrez Puebla (1991).

Els diferents indicadors d'accessibilitat, els quals prenem dels autors adés citats, podran avaluar com es responen a les pautes per les quals, els veïns dels pobles de Mariola es desplacen. A més, en tant que avaluació del sistema de transports públics, caldrà prendre uns aspectes més tècnics d'aquests. La unitat d'anàlisi per a la qual es plantegen els diferents indicadors que componen l'índex és el municipi. Aquest és el que s'ha pres com a referència a la major part del treball.

En aquest sentit, per avaluar l'accessibilitat al treball i als estudis, amb el transport en comú, es veu si hi ha possibilitat d'accedir en transport públic a les diverses capçaleres comarcals, dintre dels horaris laborals, de dilluns a divendres. Per valorar l'accessibilitat als serveis i als comerços de mitjana especialització, s'observa si es pot anar i tornar a les capçaleres comarcals en un mateix dia, amb un temps de permanència a les mateixes d'entre dues i sis

hores. En quant a l'accessibilitat a l'oci, es pot constatar si hi ha anades i tornades en el mateix dia, amb un temps de permanència superior a les tres hores. A més, serà molt important l'existència de serveis de transport públic els caps de setmana i els dies festius. Als diferents aspectes de necessitats, cal afegir els temps de viatge i el nombre de serveis proporcionats. En el primer cas constitueix un aspecte clau, ja que a temps més llargs, major resistència al desplaçament en aquests mitjans de transport.

Per tant, s'han atorgat una sèrie de valors ponderats a casa indicador. Els mateixos, sumats, donaran com resultat l'índex d'accessibilitat. Aquest valora de 0 a 10 quina és la mobilitat. Mitjançant l'adaptació als pobles de Mariola, ja un inflament dels valors. El que significa que, hi haurà municipis que superen els cinc punts, però açò no significa que sa accessibilitat en transport públic siga bona. Ans al contrari, significa que és millor que la de la resta però segueix sent dolenta. L'adaptació del nombre de serveis a la setmana, per fer una diferenciació més ampla és la que genera aquests resultats. Però per veure com de dolents és aquest aspecte en el nostre cas, només cal comparar el nostre nombre màxim de viatges (25 o més), amb el que utilitza Gutiérrez Puebla (1991) a la Serra de Madrid (105 o més). L'anàlisi més acurat dels resultats es farà al punt 6.3.

6.2. Es corresponen els transports públics amb la mobilitat existent als pobles de Mariola?

La pregunta que es planteja al títol d'aquest apartat, és la clau per comprendre aquest treball. Com hem vist, la mobilitat de les persones als pobles de Mariola és forta. I és, especialment intensa, en el que respecta als desplaçaments fora del municipi, sovint vers una capçalera comarcal. Així, molts són els autors que han coincidit amb aquests aspectes, en estudis anteriors. Per Rodríguez (2004), la necessitat de mobilitat augmenta a les àrees rurals.

Front a aquesta forta mobilitat, no tots els mitjans de transport responen d'igual manera. Hem vist com els públics, els quals són l'objectiu d'aquest treball, es veuen en inferioritat respecte a la resta de mitjans privats de transport, remarcant la preeminència de l'automòbil de turisme. D'aquesta manera, podem quasi confirmar un reflex, als pobles de Mariola, del *problema del transport públic rural*, que anuncien Gutiérrez Puebla (1988) i Nutley (1992), a les seues recerques. Malauradament, aquest territori rural no n'és una excepció. A més, el problema dels transports públics als pobles de Mariola, no només és veu amb una anàlisi com la present, o simplement extrapolant els estudis d'altres autors; la percepció social del problema és real. I així ho demostren els resultats de l'enquesta realitzada a un 10% dels veïns dels pobles d'Agres i Alfafara. Davant la pregunta de si creien que l'oferta de transport públic al seu municipi era l'adequada, un 89% dels enquestats van respondre que no. Front aquests, només un 8% creu que la xarxa de transports públics és adequada. Aquesta dada és vertaderament reveladora de la situació que viu aquest espai i ses habitants. Molts d'aquests manifesten la necessitat obligada d'utilitzar l'automòbil privat en les diverses situacions. A més, molts desconeixen com funcionen els transports públics i es senten mal informats, excepte en el cas del tren.

També les diferents personalitats entrevistades manifesten aquest problema en els transports rurals. Un problema *degeneratiu*, com ja veiem amb la recent davallada de la partida de subvencions per a les línies de baix dèbit al País Valencià (figura 22). Aquests transports no es corresponen amb les necessitats de la població. Però, aquest problema no pot respondre només a la lògica empresarial de benefici-pèrdua i oferta-demanda. Com a servei públic, les administracions han de vetllar en aquest sentit. Per a molts dels representants polítics i les associacions, no funciona així. Hi ha una sèrie d'interessos contraris al manteniment d'aquest mitjan públics de transport. Així, sorgeixen diverses dicotomies, les quals es poden veure reflectides en discursos dialèctics. Així, intrínseques al problema del transports públics rurals, podem veure diferents contradiccions. Per una banda, les que enfronten als serveis, en concret de transport, al medi rural amb els de l'urbà. Per altra banda, les que fan referència a les grans inversions en infraestructures que donen visibilitat política als representants en el poder, front a les xicotetes millores en el transport públic al medi rural. Finalment, podem veure una oposició entre els mitjans de transport públics i l'automòbil privat; i, en definitiva, d'allò individual i personal, front a allò que és públic.

D'aquesta manera, podem veure com diferències en les inversions que es realitzen, any rere any. Si partim de que la línia de subvencions per a les línies regulars de transport per carretera de dèbil transit ha desaparegut des dels pressupostos del 2014, i que les inversions a la línia de ferrocarril Xàtiva-Alcoi són mínimes; qualsevol inversió en altres infraestructures a altres espais reflectirà aquest desinterès en el transport públic rural. Més lluny, les diferències són abismals. Així, les línies dels pressupostos del 2015 de la Generalitat destinada a remodelar la xarxa arterial ferroviària a València i Alacant, i que té com a destinataris « València Parc Central Alta Velocitat SA » i « Alta Velocitat Alacant Node de Transport SA », sumen els 9.918.470 euros. A més, l'explotació de l'empresa pública *Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana*, la qual presta els seus serveis de Metrovalència i Tram Metropolità d'Alacant, costa vora els cinquanta-mil euros als pressupostos de la citada administració. Més intenses encara són les diferències amb altres àmbits territorials. En aquest sentit, les inversions al Metro de Madrid, l'any 2013, van superar els trenta milions i mig d'euros¹⁵. Totes aquestes dades demostren la discriminació que hi ha cap a un territori concret (els pobles de Mariola), i cap a les persones que hi habiten, les quals, en teoria, tenen els mateixos drets a la mobilitat que la resta. Per tant, hi ha una sèrie d'inversions selectives que deixen de banda al territori que tractem en aquest treball.

Pel que respecta a les dicotomies en matèria de transports, entre allò públic i allò privat, segueixen sent tant intenses com les anteriors, malgrat la introducció del paradigma de la sostenibilitat. Així, per a un dels alcaldes entrevistats, qui fa la legislació ho fa pensant en la

¹⁵ Segons les fonts de la mateixa empresa de Metro a: METRO DE MADRID, *Informe Anual* [en línia], Madrid, Metro de Madrid, 2013, <<https://www.metromadrid.es/export/sites/metro/comun/documentos/memoria/2013/Informe-Anual-2013.pdf>>. [Consulta: 02/07/2015].

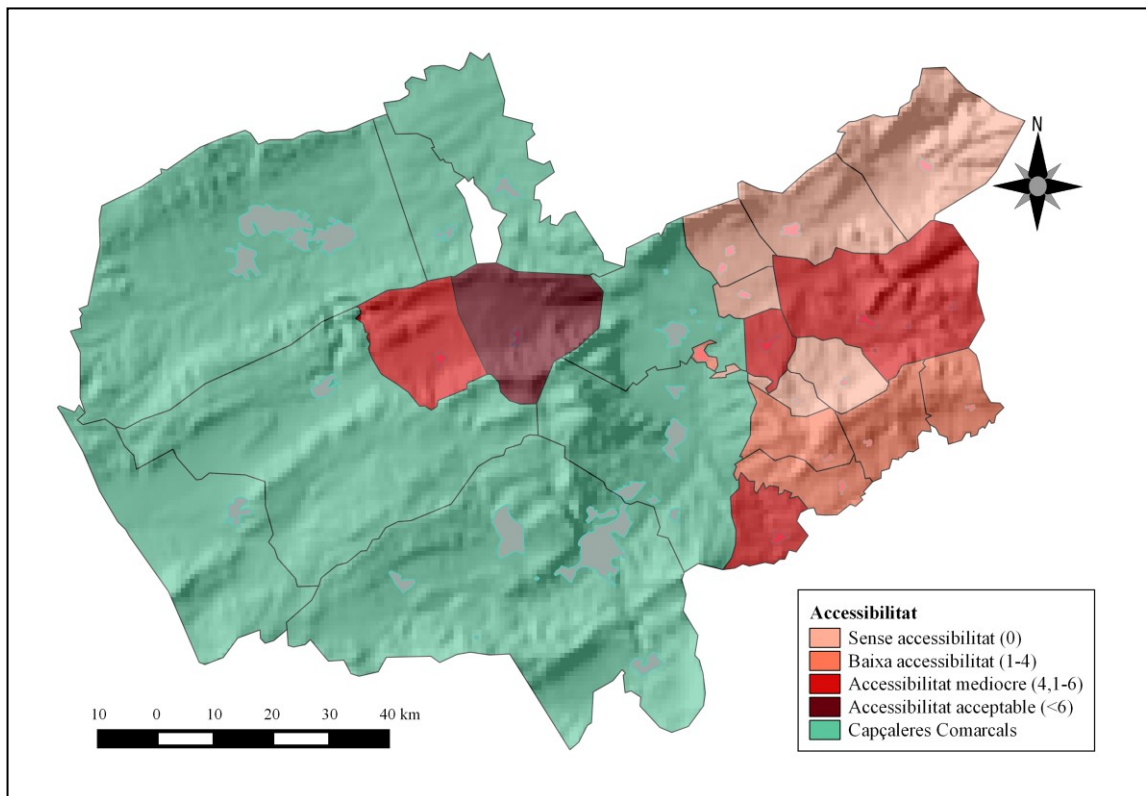
rendibilitat econòmica directa, obligant a privatitzar molts dels aspectes quotidians. Per això, és cada cop més difícil utilitzar el transport públic, tendint a una universalització del cotxe. D'aquesta manera, l'Estat espanyol va invertir cent setanta-cinc milions d'euros en la sisena edició del pla PIVE, destinat a la subvenció de la substitució d'automòbils vells per altres de nous. Amb l'excusa de reactivar el mercat de l'automòbil i de retirar de circulació els vehicles més antics i contaminants, es destina una gran quantitat de diners a un mitjà de transport privat que segueix sense ser accessible per a tothom. Aleshores, es discrimina allò públic. Amb tot açò, caldrà reflexionar sobre quins interessos existeixen per acabar amb el transport públic al medi rural de Mariola. Per part dels que elaboren la legislació, és a dir els nostres representants polítics, un interès electoralista. Els resultats d'una bona gestió dels transports públics als espais rurals es fan visibles a molt llarg termini. Ans al contrari, una ajuda per a l'adquisició d'automòbils privats, o la construcció de línies d'alta velocitat, és ben visible directament, encara que es tracte de mitjans bastant prohibitius per a diversos grups socials, o per a territoris.

6.3. El problema d'accessibilitat al medi rural i les seues conseqüències

De la resposta a la qüestió de l'apartat anterior, parteix l'essència d'aquest. I és que, un problema dels transports públics, els quals no s'adapten a la mobilitat existent; és sinònim d'un problema d'accessibilitat als pobles de Mariola. En aquest sentit, per al medi rural britànic, Nutley (1992) diu que « el problema rural, per tant, és la maca d'accessibilitat ». Segons ell, els nivells de transport públic actuals, són inadequats per donar uns serveis adequats als ciutadans sense cotxe. Per veure la magnitud d'aquest a cadascun dels municipis, podem aplicar l'índex proposat a l'apartat 6.1. Aquest aspecte també ens permetrà fer una visió més global dels diferents pobles de Mariola.

De partida, el mapa mostra una baixa accessibilitat general dels pobles de Mariola. A només un municipi, aquesta podria considerar-se acceptable. És el cas d'Agres, el qual, gràcies a la parada del tren al seu municipi, és l'únic municipi on es pot accedir en transport públic tots els dies de la setmana. Tot i això, cal recordar que la mateixa es troba a més de vint minuts a peu del nucli urbà. A la banda contrària, trobem sis municipis els sis municipis inaccessibles amb transport públic: l'Orxa, Beniarrens, Gaianes, Alcocer de Planes, Almudaina i Benillup. Per tant, vora el 40% de persones dels pobles de Mariola, no pot realitzar cap dels seus desplaçaments en transport públic col·lectiu. El 18% de la població té una accessibilitat molt limitada, en quant als dies de la setmana, els horaris i les destinacions. Sorgeix, llavors, un desús dels pocs transports públics que hi ha, donant un major impuls al *cercle viciós dels transports públics rurals*.

Figura 23. Distribució de l'Índex d'Accessibilitat als pobles de Mariola (2015)



Font: Elaboració pròpia.

Per tant, l'alternativa que resta a la major part dels veïns dels pobles de Mariola, és la utilització de l'automòbil privat. Un ús, que ja hem vist que és més intens que a l'espai urbà. Però, en quant a l'automòbil privat, pot considerar-se com un mitjà de transport no accessible en sí mateix. La perspectiva amb què poden contemplar-se diferents mitjans de transport és molt diferent segons la posició social, el gènere, la edat o els trets funcionals d'una persona. Per això, és necessari veure els trets de l'accés de la població a l'ús de turismes. En este sentit, es poden acotar el nombre de persones que tenen autonomia per utilitzar-los. Segons Sanz, Vega i Mateos (2014), s'hi dona una doble exigència: la primera seria la disponibilitat d'un vehicle propi amb els recursos per posar-lo en funcionament; i, la segona, la disponibilitat d'un permís oficial de conducció del vehicle. En quant al segon aspecte, a Espanya, un 40,4% de persones adultes no tenen permís de conducció de turismes. Aquestes xifres tan elevades de població venen conformades, a banda de per l'obviada població menor de díhuit anys, per persones amb alguna diversitat funcional de caràcter físic, psíquic o sensorial les quals no poden conduir; un bon nombre de persones majors que, o bé no tenen carnet, o bé estan incapacitades per conduir; finalment, per estrats socials sense recursos econòmics per poder pagar els tràmits necessaris per conduir. Junt a açò, la part de la població que no disposa de recursos econòmics per adquirir un vehicle i per mantenir-lo.

Llavors, estem davant un mitjà de transport privat, que està ben lluny de ser d'accés universal. Un mitjà, el creixement del qual, amb un suport institucional real, fa que vaja desapareixent el costum d'utilitzar els transports públics. Segons Mosseley (1979), l'accessibilitat està molt

malament distribuïda a les àrees rurals. No només les zones o els pobles difereixen considerablement a aquest respecte, sinó també els individus. En este sentit, si parlem de gènere, les dones són encara més vulnerables als problemes de transport públic, com bé testimonia Noak (2010) a Escòcia. Aquestes, al ser més dependents dels transports públics, es veuen greument afectades per les polítiques discriminatòries que beneficien l'ús del transport privat; així com els transports públics només a les àrees urbanes.

Les conseqüències d'aquest problema d'accessibilitat són notables. La població enquestada, d'Agres i Alfara, valora amb un 4,66 (sobre 5), la necessitat d'una bona xarxa de transports públics a la comarca. És per això, que aquests tipus de serveis públics són bastant valorats per la població a l'hora d'establir la seua residència. Per altra banda, aquestes mateixes persones valoren amb un 8 (sobre 10) l'afirmació que « una xarxa de transports públics no adequada pot generar problemes per el desenvolupament al seu poble ». Per tant, la pròpia població assumeix les conseqüències que comporta la dolenta xarxa de transports públics. Allà on és inexistent, les conseqüències de la inaccessibilitat encara seran més fortes.

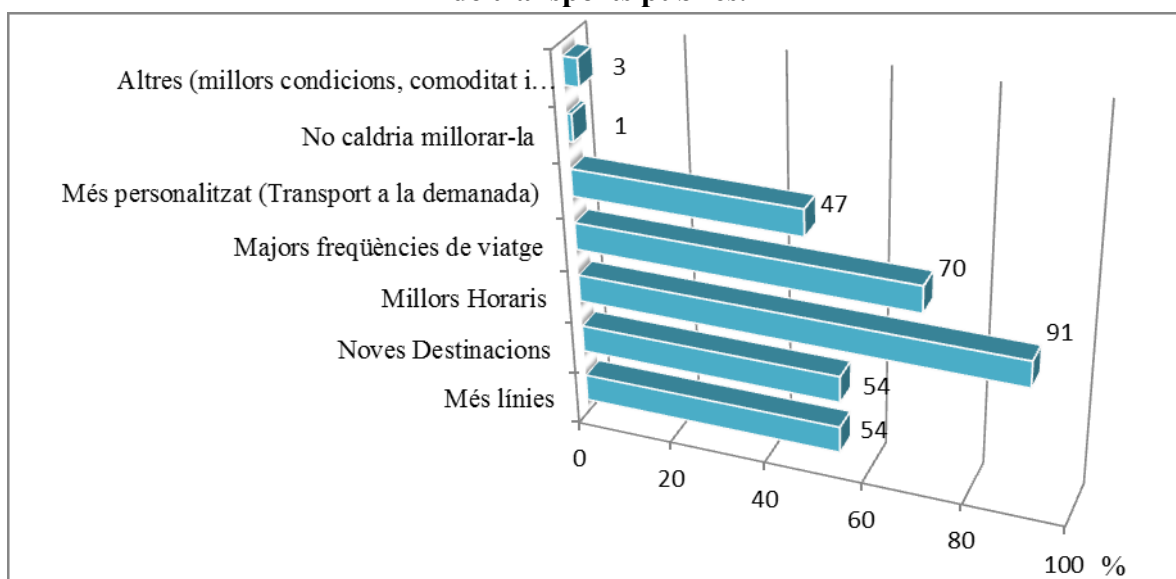
Per a alguns dels entrevistats, aquest problema d'accessibilitat en transport públic és un dels ingredients per a que hi haja més despoblació als pobles més menuts. Així, un dels alcaldes remarca que, el fort creixement d'algunes capçaleres comarcals, com Muro, es deu a una arribada de persones d'aquests pobles. Un dels motius era la comoditat de residir i treballar al mateix lloc, així com no haver d'utilitzar el vehicle privat per haver d'accedir a alguns dels serveis més bàsics. En este sentit, Rodríguez (2004) afirma que l'augment en la provisió de serveis condueix a la seua reducció als pobles, concentrant-se a les ciutat i capçaleres comarcals. Açò provoca que la tendència al despoblament rural es mantinga constant. Amb la reducció dels serveis de transport públic rural es potència aquest despoblament, incidint en el cercle viciós que açò comporta. Per tant, la pèrdua de població actual, és una conseqüència relacionada amb la manca dels diferents mitjans de transport públics; en fi, d'accessibilitat.

7. LES POSSIBLES SOLUCIONS I PROPOSTES

Encara que no és un objectiu, en sí mateix, del treball; cal esbossar una sèrie de propostes per introduir la conclusió. Aquestes propostes visen en la millora de la xarxa de transports públics als pobles de Mariola. Es tracta, d'una sèrie de solucions possibles les quals poden ajudar a posar fre al problema d'accessibilitat que s'hi presenta. Les mateixes, s'extreuen a partir de casos i experiències semblants als de la zona d'estudi, o d'aspectes observats al propi territori. En este sentit, passen per una revisió dels mitjans de transport públic col·lectiu, per una planificació més intensa, per un canvi en la forma de gestió dels mateixos, i per una major promoció de la mobilitat sostenible. Amb tot plegat, es podrà fer una visió global de les diferents millores que es podrien aplicar en aquest espai.

Les millores, no de bandes, són una demanda, tant de la societat local, com d'alguns agents públics. Així, a l'enquesta realitzada als municipis d'Agres i Alfafara, la major part de les persones enquestades van mostrar la necessitat de millores en una sèrie de punts (figura 24). Aquestes millores versen sobre la xarxa de transports existents, encara que ens poden ajudar a comprendre, una mica, les solucions que plantegem.

Figura 24. Opinió a Agres i Alfafara sobre les millores a emprendre al sistema comarcal de transports públics.



Font: Elaboració pròpia a partir de l'enquesta feta per a la recerca (2015).

Així, en primer lloc, podem destacar el descontent amb els horaris. La millora en què més gent a coincidit és relacionada amb aquest factor. Els horaris actuals, com ja havíem vist, són molt deficients i no cerquen adaptar-se a les necessitats dels ciutadans, sinó als interessos de les empreses concessionàries. En segon lloc, es demanen majors freqüències de viatge, es a dir, major nombre de passos al dia. A aquests municipis, en autobús, només hi ha un pas diari. Açò justifica aquesta resposta, la qual va lligada a la de millors horaris, en part. Després trobaríem les millores en matèria de noves destinacions i augment de les línies. Ambdues

estan molt relacionades, ja que una millora implica l'altra. És per això que el nombre de respostes és el mateix. Finalment, trobem la millora que respecta una major personalització. Aquesta va lligada amb un mode de transport que ara explicarem (veure apartat 7.5). Tot i el seu desconeixement general, bastanta gent creu necessària una major adaptació i flexibilitat dels transports públics rurals. A partir d'açò, es poden començar a esbossar les principals solucions.

7.1. El *covoiturage*: la resposta social a la manca d'accessibilitat en transports públics

El mot *covoiturage* és un neologisme francès format per prefix *co-* (amb, en companyia de), *voiture* (cotxe), i el sufix *-age* que serveix per crear el substantiu. Llavors, la paraula serveix per definir la utilització conjunta i organitzada d'un vehicle privat, per un conductor no professional i un o més passatges els quals tenen un trajecte en comú. En anglès es coneix com *carpool*, però en català, al igual que en espanyol o portugués, no s'estableix cap mot específic. Per això, en aquest treball utilitzem les forma francesa, preferentment. Aquesta manera de desplaçament és realitzada de manera quotidiana i espontània per moltes persones. Tot i això, el seu naixement amb major organització es situa als anys cinquanta del segle passat a Alemanya, Bèlgica, França i Canadà, on apareixen els primers grups d'organització d'aquest mode de transport. Encara que aquesta forma d'utilitzar l'automòbil privat no té un gran èxit, llevat de la informalitat tradicional, degut al desenvolupament social individualista. Però, recentment, amb el fort impuls d'internet i amb la necessitat econòmica de reduir moltes despeses, adquireix un gran impuls arreu del món. Es creen les diferents xarxes socials, a Internet, de *covoiturage* que prenen una gran força.

El *carpool* s'estén per aquells espais on utilitzar el transport públic resulta incòmode i poc accessible, o per a trajectes de llarga distància, on utilitzar altres mitjans de transport resulta més car. D'aquesta manera, podem distingir dos tipus de *covoiturage*: el regular i el puntual. En el cas del segon, es realitza sovint per a viatges d'oci o del darrer minut. En aquest cas, és quan tenen més pes les xarxes socials d'Internet. Pel que fa al regular, és el que utilitzen els treballadors d'un mateix lloc de treball, els estudiants d'una mateixa institució i que són veïns propers, o que poden fixar un lloc de trobada comú des d'on agafar el cotxe. En aquest punt, solen ser les empreses, institucions i organismes, les que posen en contacte els treballadors, estudiants o pares d'alumnes, a l'hora de fixar els desplaçaments.

A les zones rurals, permet compensar la carència o absència de transports col·lectius per aquelles persones que no disposen de vehicle particular, o que volen racionalitzar-ne l'ús (Ballet i Clavel, 2007). En este sentit, podem afirmar que s'estableix com una resposta social a aquesta manca de transports en comú. Als pobles de Mariola, hi ha grups de persones d'un mateix poble que s'organitzen a l'hora d'anar als llocs de treball als principals centres comarcals. Aquests viatges poden ser utilitzats, de manera espontània, pels ciutadans que necessiten d'un servei a les mateixes capçaleres comarcals. Així, a l'enquesta realitzada als veïns d'Agres i Alfafara, vora la meitat d'aquests afirmen compartir el vehicle privat per a anar al seu lloc d'ocupació principal. Per tant, no és gens menyspreable aquesta forma de

mobilitat. Tal vegada, per potenciar-la encara més, caldria institucionalitzar-la per part dels diferents ajuntaments que componen l'àrea. Creant una vertadera xarxa oberta, amb l'ús de les noves tecnologies, es podria universalitzar el *covoiturage*, creant unes compensacions econòmiques per les despeses, per al conductor.

7.2. La planificació dels transports públics

Per fer qualsevol millora en la xarxa pública de transports, el que cal fer és una planificació dels mateixos. Aquesta planificació pot semblar normal, però en molts casos s'elideix o es fa sense tenir en comptes les necessitats de la població, especialment al medi rural i als cas tractat. El desplaçament és una necessitat i, al mateix temps, un dret que tenen tots els ciutadans. Llavors, les polítiques de transport no seran altra cosa que la voluntat política de satisfer aquesta necessitat (Miralles, 2002). No obstant això, sembla que aquesta voluntat no es manifesta al medi rural on, com ja hem vist, hi ha una lleugera discriminació front a altres espais. Per Nutley (1992), « la planificació per resoldre problemes ha d'estar basada en les necessitats i no impulsada per la demanda ». Per dur a terme aquesta planificació, cal identificar les necessitats de les diferents comunitats per crear un *Pla de Transport Public* dirigit a satisfer aquestes necessitats.

Aquesta planificació és el que reivindiquen alguns dels agents polítics i socials de Mariola. Una planificació que cal fer lentament i amb algunes prioritats. Caldria fer una desagregació per diferents grups socials com els ancians, la gent treballadora, els alumnes i les persones amb diverses necessitats especials. Aquesta execució lenta, amb el conseqüent temps per revertir-ho, no és gaire apreciada per gran part del poder polític que vol veure el que fa directament.

La planificació passaria per una sèrie d'accions. Una d'elles és la integració dels transports públics dintre de l'urbanisme i l'ordenació del territori, com argumenta Miralles (2013). D'aquesta manera, seria més fàcil comprendre les necessitats de la població, i adaptar-les a les diferents funcionalitats territorials. A més, caldria emprendre una sèrie de mesures bàsiques com la modificació dels horaris i els calendaris, facilitant l'accés als serveis i als llocs de treball a les capçaleres comarcals. Altres millores possibles enunciades per Gutiérrez Puebla (1988) i extrapolables als pobles de Mariola són: les necessàries modificacions o prolongacions en els itineraris, per tal d'augmentar la proporció de població servida, però sense que supose un fort augment dels temps de desplaçament; la creació de nous serveis regulars als municipis que no en disposen, com Beniarrés o l'Orxa, i així millorar la connexió amb les capçaleres comarcals; l'adaptació de la capacitat física dels vehicles a les necessitats existents; i la reorganització de les concessions adaptant-se a la comarca funcional.

Una altra manera de racionalitzar el transport públic i facilitar una accessibilitat tota, és la millora de les correspondències entre les diferents línies, en quant als llocs i els horaris. Aleshores, moltes persones podran dirigir-se a les destinacions que desitgen amb un transbordament i una breu espera. En este sentit, per a Starkey (2002), els sistemes de

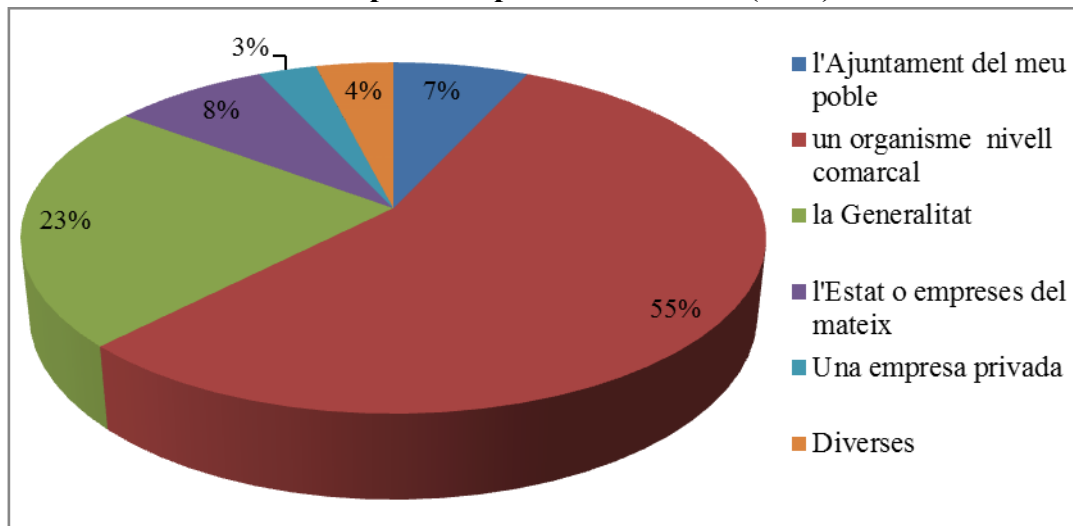
transport rural eficients impliquen mitjans de transport a gran i petita escala, complementaris. Aquests operen des de les capçaleres comarcals, que poden esdevenir una mena de *hubs*. De la mateixa manera, també caldria augmentar la intermodalitat entre els autobusos, els trens i el transport privat. Així, es podria crear una sèrie de nusos intermodals a les capçaleres comarcals. També, en el cas de l'abaixador de tren d'Agres, allunyada del nucli urbà, seria necessari la implantació d'una línia d'autobús regular entre Bocairent, Alfafara, Agres i l'abaixador de tren; coordinada amb els horaris del ferrocarril. Açò permetria un major ús del tren i una millor connectivitat del les tres localitats, entre sí, i amb els municipis pels quals discorre la línia de trens.

Una altra de les propostes a l'hora de planificar és la d'integrar els serveis de transport públic, amb altres modes de transport per crear uns *serveis polivalents*, com bé indica Gutiérrez Puebla (1988). Aquest parla d'incorporar els diferents serveis discrecionals a la xarxa de transports en comú, així com unir altres serveis com la missatgeria i els correus. D'aquesta manera, es podrien racionalitzar les despeses per fer més rendible el transport públic. Al cas dels pobles de Mariola, es podria implantar açò respecte al transport dels diferents alumnes que cursen estudis obligatoris de secundària fora del seu municipi i per als quals la Conselleria d'Educació paga un autobús especial. Així, es podria fusionar aquests serveis discrecionals amb les línies regulars de transport públic per tal d'augmentar els serveis d'aquestes. La Conselleria s'encarregaria de pagar el cost proporcional de transportar als alumnes dels nivells obligatoris, els quals seguirien viatjant de bades, i podria oferir descomptes per als treballadors en educació i per a la resta d'estudiants. La resta de persones es beneficiarien d'un transport cap a les diverses capçaleres comarcals. Amb totes aquestes propostes de planificació, es podria establir una xarxa de transports públics adequada a Mariola.

7.3. La gestió a escala supramunicipal

La gestió de les diferents línies de transport és un aspecte molt interessant per poder aplicar altres millores i fer una correcta adequació dels transports públics a les necessitats de la població. En l'actualitat, als pobles de Mariola, els transports col·lectius són gestionats per l'empresa pública de l'Estat espanyol, Renfe, i per les empreses privades concessionàries que segueixen les directrius pautades per la Conselleria amb competències en matèria de transport. La primera s'encarrega de la línia de ferrocarril, i, en el segon cas, de les línies regulars d'autobús. Però existeixen altres maneres de gestionar els sistemes públics de transport. En aquest sentit, es va preguntar als enquestats dels pobles d'Agres i Alfafara sobre l'organisme que hauria d'administrar la xarxa de transports públics (figura 25). El 55% dels enquestats són favorables a que siga un organisme a nivell comarcal, el que duga a terme esta acció. El 23% pensen que hauria de ser la Generalitat i la resta són favorables d'altres opcions. Així, predominen aquests dos nivells, el regional i el comarcal: ambdós supramunicipals.

Figura 25. Organisme, que segons els enquestats, hauria d'administrar la xarxa pública de transports als pobles de Mariola (2015)



Font: Elaboració pròpia a partir de l'enquesta feta per a la recerca.

En aquest sentit, la planificació i cooperació entre els diversos municipis és fonamental, especialment a nivell comarcal. Per això, la mateixa població enquestada valora en un 4,57 (sobre 5), el fet d'impulsar la cooperació entre municipis per millorar la xarxa de transports públics. Aquesta cooperació ja es du a terme als pobles de Mariola, mitjançant les mancomunitats, per altres serveis com els residus o la promoció econòmica. Aleshores, es podria fer el mateix per a la gestió i administració dels transports públics, excepte la del tren el qual implica un espai més ample que el dels pobles de Mariola. Aquesta planificació podria integrar-se a la Macomunitat de l'Alcoià i el Comtat, existent, o ser el principi per a la creació d'un *Consorci Comarcal de Transports públics*.

El consorci de transports hauria d'assumir una sèrie de competències que té actualment la Conselleria competent. A més, hauria de rebre el finançament necessari per a dur a terme l'explotació dels mitjans de transport. El consorci podria construir-se de manera voluntària, per part dels diferents ajuntaments. Açò, implica un problema de falta de voluntat d'alguns consistoris per integrar aquests organismes supramunicipals. L'altra manera seria que la Conselleria amb competències en matèria de transports impulsés una sèrie d'àrees funcionals de transports on implantar els consorcis. De qualsevol manera, l'escala comarcal es creu molt convenient a l'hora d'administrar els mitjans públics de transport al medi rural.

7.4. La promoció del transport públic i les bones pràctiques de mobilitat

Per a la millora dels transports públic i per augmentar el seu ús, de manera que pugui ser més rendible, caldrà fer una promoció dels mateixos en diversos plànols. Aquesta promoció, tot i que és cabdal, s'haurà de fer després d'aplicar una bona planificació per crear una correcta xarxa de transports públics que s'adapte a les necessitats de la població. La promoció pot ser, fonamentalment, de dues maneres: una promoció econòmica als mitjans de transport públic per corregir el dèficit derivat de la baixa ocupació, i una promoció social de la mobilitat sostenible i de l'ús del transport públic.

En el primer cas, cal saber que el transport públic al medi rural no és rendible, en termes econòmics. El que no vol dir que no siga rendible en termes socials, per evitar la despoblació i l'emigració cap a les ciutats, així com reforçar la cohesió territorial (Pesquera, 2004). Tot plegat, implica que la manca de rendibilitat econòmica ha de ser suplerta per una sèrie de *subvencions*. Aquesta mesura està bastant generalitzada, tot i que des de fa dos anys s'hagen suprimit al territori valencià, com s'explica a l'apartat 5.3. Autors com Gutiérrez Puebla (1988) reconeixen el paper que juguen aquestes polítiques de subvencions per evitar el declivi de certes comarques. Però també, cal mesurar el benefici social produït, per tal d'intentar que compense les quantitats desembutxades. Per això, es creu necessari el manteniment d'aquestes ajudes complementàries per al manteniment de les línies regulars que sí són rendibles en termes socials. En este sentit, un 92% dels veïns d'Agres i Alfafara enquestats per a aquest treball, són favorables a incentivar econòmicament les línies de transport públic rural, tot i ser deficitàries. Un alt percentatge que mostra l'interès en mantenir uns serveis mínims, encara que s'hagen de realitzar unes injeccions econòmiques.

Una altra forma de promoció econòmica dels transports públics són els diversos *instruments tarifaris*. En aquest cas, van destinats a reduir el preu unitari del transport públic que paguen els passatgers. Les administracions es fan càrrec de la diferència existent entre la tarifa reduïda i el cost real del trajecte. Aquesta mesura va dirigida a impulsar un ús dels transports públics de certs col·lectius, mitjançant unes tarifes adaptades. També serveixen per a premiar les persones que realitzen un ús repetitiu dels transports en comú, mitjançant abonaments a preus reduïts. Totes mesures solen ser molt més recurrents als espais urbans que als rurals. Tot i això, és una bona manera d'impulsar l'ús del transport públic.

Per que fa a la promoció social de la mobilitat sostenible i de l'ús del transport públic, es pot dur a terme mitjançant les diferents tècniques de publicitat. Lligat amb açò, Segovia Sanmartín (2007) indica que « les campanyes publicitàries de conscienciació social resulten essencials per a promocionar el transport públic ». Tot i això, l'autora detecta un fort poder de persuasió de la publicitat comercial de l'automòbil la qual incita a tot el

contrari. Les campanyes de conscienciació social han d'anar precedides d'una sèrie de millores en com són l'augment de l'oferta i l'eficiència del transport públic. Les promocions d'aquest estil han de ser promogudes pels organismes i institucions públics. En aquest sentit, el paper de l'organisme a nivell comarcal també resulta clau per gestionar les diferents campanyes de promoció social del transport públic que es vulguen fer. Amb tot, aquesta promoció servirà no només per impulsar els transports públics, sinó per corregir les pautes de mobilitat poc sostenibles.

7.5. El transport a la demanda: una solució per a àrees amb poca densitat de població

Els transports a la demanda (TAD) són un mode de transport públic caracteritzat perquè els vehicles no prenen un itinerari fixe i no respecten un horari marcat. Aquests són organitzats per professionals dels transports, de tal forma que intenten fer coincidir un màxim de persones en un viatge. El sistema es pot organitzar de moltes maneres, però el principi general és que, el viatger reserva el trajecte amb certa antelació. Per a aquest mode de transport, s'utilitzen mitjans de transport col·lectiu per carretera, generalment autobusos de baixa capacitat. El TAD pot organitzar-se de dos maneres diferents. Per una banda, una sèrie d'horaris d'eixida fixos, encara que dependents de si existeix demanda o no, i un punts de parada establerts, que són utilitzats en funció de si hi ha passatgers que, bé volen muntar al vehicle o bé volen descendir-hi. Per altre costat, els TAD de zona que no tenen cap itinerari de referència, sinó que es mouen segons els punts de parada demandats.

El TAD poden desenvolupar-se, tant al medi rural com a l'urbà. En el segon cas, s'utilitzen, especialment, per aquelles persones amb mobilitat reduïda, on es prescindeix dels punts de parada prefixats i s'utilitzen les adreces, directament. Però, aquest mode de transport és l'ideal per al medi rural. Ho és així, ateses les característiques de baixa densitat de població, majors distàncies i mobilitats complexes. Des de la seua aparició al medi rural, presenta un èxit degut a la capacitat d'adaptació i al costa assimilable per els xicotets municipis. El TAD té un gran desenvolupament a països com França, Bèlgica o el nord d'Itàlia. D'aquesta manera, l'autora francesa Truchis (1981), defineix el TAD que dona servei als habitants segons uns horaris i destinacions preestablertes com « el servei *taxibus* o *minicar* que assegura una cobertura espacial i no lineal d'un perímetre donat ».

A Espanya, el desenvolupament és menor, tot i que es veuen una sèrie de projectes pilots, els quals, en alguns casos, acaben fent-se permanents. Així, trobem exemples a Castella i Lleó, o el *Landabus* a Guipúscoa. Al País Valencià no es troben exemples estables, llevat d'algunes propostes generals, o simples insinuacions com les que trobem als projectes de concessions de serveis regulars de transport per carretera. Malgrat això, entre els objectius de mobilitat de l'ETCV, apareixen inclosos. Així, a la proposta específica sobre la

mobilitat al medi rural, es parla de treballar per un nou marc legal que puga atendre la demanda de zones amb baixa població, « com serveis a la demanda ».

Està, per tant, present en les intencions territorials d'aquest espai. A més, sembla molt interessant la seua aplicació a municipis dels pobles de Mariola. Especialment, en aquells que estan més allunyats del eixos principals de les capçaleres comarcals (Alcocer de Planes, Almudaina, Millena, Benimassot, Balones o Benillup) i que actualment compten amb una dolenta o nul·la accessibilitat en els mitjans de transport públics convencionals. A més, les despeses serien fàcilment assumibles pel suposat Consorci comarcal de transports. En este sentit, al departament francès de Tarn, trobem un exemple de servei de TAD, gestionat i subvencionat per una associació de comunes (Truchis, 1981). Amb aquest mode de transport col·lectiu, es tanca la sèrie de solucions simples que poden ser implantades als pobles de Mariola, per millorar la mobilitat de llurs ciutadans i llur accessibilitat.

8. LES CONCLUSIONS

Després d'haver esbossat una sèrie de propostes mínimes, cal concloure el present treball amb les reflexions pertinents. Al mateix, després d'haver definit la metodologia, s'ha establert un marc teòric i conceptual sobre el qual treballar, unes preguntes sobre les quals han partit els objectius fonamentals i una hipòtesi de treball: l'existència de problemes d'accessibilitat als pobles de Mariola degut a una deficient xarxa de transports públics. Per confirmar o refusar la hipòtesi, s'ha fet una anàlisi dels aspectes els quals s'han cregut fonamentals. Així, s'ha vist com és la mobilitat a aquest territori, analitzant les diferents necessitats en què la població basa els seus desplaçaments. També, s'ha fet un diagnòstic dels diversos mitjans de transport existents a aquest espai. Finalment, s'ha fet una síntesi mitjançant la qual, s'ha pogut interrelacionar les necessitats de mobilitat amb la xarxa de transports en comú d'aquest espai. Llavors, s'ha detectat un problema d'accessibilitat seriós, als pobles de Mariola.

Per tot el vist, la primera conclusió que cal extreure és que el problema d'accessibilitat al medi rural mariolenc són una realitat. D'aquesta manera, podem donar per vàlida la hipòtesi defensada al començament de la recerca. Una hipòtesi que basava els problemes d'accessibilitat en una xarxa de transports públics deficient. I així s'ha pogut constatar al llarg dels diferents epígrafs concernents. Per una població que presenta una mobilitat activa, la qual sobrepassa, habitualment, els límits municipals, els transports públics que s'hi donen no són gens adients. I és que, els veïns dels pobles de Mariola es desplacen de manera quotidiana per motius de treballs, d'estudis o del salut. També ho fan amb menys quotidianitat per accedir a altres serveis, com els administratius, i per motius d'oci o consum. Normalment, el punt de destinació són les diferents capçaleres comarcals, amb el destacat pes de la ciutat d'Alcoi. Sembla, doncs, evident, la necessitat de satisfer aquests desplaçaments, o una part dels mateixos, amb mitjans de transport públic.

El cotxe, s'ha imposat com a mitjà de transport privat, per al desplaçament dels habitants de l'espai d'estudi. Amb açò, els transports en comú queden relegats a un espai marginal, o esborrats del mapa. Els diferents serveis que es segueixen prestant, no s'emmotllen als diferents horaris laborals o dels diferents serveis demandats. Hi ha una línia de tren, que dona servei a la comarca, però amb una sèrie d'inconvenients els quals provoquen que el dit servei siga deficient. Les concessions que es creen per a les línies regulars d'autobusos tampoc són suficients per cobrir les necessitats bàsiques de mobilitat. A més, les necessàries subvencions per corregir el dèficit econòmic d'aquestes línies s'han vist reduïdes en els darrers anys, fins ser eliminades al 2014. El taxi és l'únic transport públic que s'ha pogut adaptar mitjanament, per donar servei. Tot i això, es tracta d'un mitjà que manca de la qualitat de col·lectiu, i a més és prohibitiu en quant a les tarifes que presenta. Per tant, el problema dels transports públics rurals de què parlen molts autors és una realitat, també, als pobles de Mariola. Aquest problema es tradueix en un altre d'accessibilitat.

Hi ha un conjunt de grups socials que, per diferents condicions, no poden accedir al transport privat. A més, està clar, que l'ús de l'automòbil de manera individual no és una forma de mobilitat sostenible. Per això, es poden defensar els transports públics al medi rural des de dos perspectives diferents. Una social, vinculada amb aquelles persones que no poden realitzar els seus desplaçaments per satisfer una sèrie de necessitats bàsiques, com accedir a un servei d'urgències sanitàries, amb un mitjà de transport privat, per diferents causes. Per altra banda, es pot justificar amb el canvi de paradigma vers el de la sostenibilitat. El vehicle privat, degut a la baixa ocupació que suposa, representa unes emissions de CO₂ per persona, superiors a les d'un mitjà de transport públic (Sanz, Vega i Mateos, 2014). Per tant, canviar els costums de mobilitat, és un repte a assumir per part de les diverses societats. Açò sembla estar, cada cop més clar als espais urbans. Allí es fan polítiques per impulsar uns mitjans de transport públics i sostenibles. Al medi rural no ho tenen tan clar. Així, entrem en les diferents dicotomies plantejades, en les quals l'espai rural es veu marginat respecte a l'urbà. I això es reflecteix en les diferents inversions selectives que es fan al nostre país. A aquests dos aspectes social i ambiental, cal unir el del desenvolupament econòmic del medi rural. Un transport públic adequat, pot contribuir a mantenir l'equilibri econòmic, tan fràgil, d'aquests espais. Per tant, des dels plànols social, econòmic i ambiental, els transports públics han de ser un dret necessari dels ciutadans del medi rural.

Les legislacions, a diferents nivells, solen plantejar la importància d'aquests mitjans de transport públics. Tot i això, els poders polítics no posen en pràctica les coses de les quals parlen les lleis. Així, es vulneren una sèrie de drets d'uns grups de ciutadans, menyspreats pel seu lloc de residència. A més, si els mateixos poders, són els que obliguen a desplaçar-se fora del municipi a causa de l'existència de certs serveis, com els hospitals, fora dels mateixos; hauria d'haver un recurs per poder arribar-hi, per part d'aquelles persones que no disposen d'automòbil privat. I, així, es podria garantir, mínimament, l'accés a aquests serveis fonamentals. L'únic que està garantits realment, és l'educació durant els nivells obligatoris. Si per a algun d'aquests no hi ha una prestació al mateix municipi, la Conselleria competent en educació, garanteix el transport fins als centres d'ensenyament.

Sembla, aleshores, que des dels diferents governs, només es cerque la rendibilitat econòmica, deixant de banda la social. Per això, no s'acompleix correctament la missió de donar transport. Si els governants estan per garantir un servei, haurien de donar-los de la millor manera possible, sense discriminar cap territori ni cap grup social, i deixant de banda la rendibilitat econòmica. Llavors, en aquest tema que tractem és fonamental el paper de les administracions. Les mateixes, haurien d'acomplir bé les seues missions. Amb tot, plegat els problemes plantejats a la hipòtesi tenen una sèrie de responsables. En primer lloc, l'evolució històrica, econòmica i conjuntural van marcar un descens de la població rural i un augment de la motorització dels seus habitants. Així, els transports públics existents entraven en declivi, front al fort creixement del vehicle privat al medi rural. Però, haurien d'haver sigut les diferents administracions les quals, com a altres espais, hagueren posat fre a aquesta situació, plantejant canvis i millores. Ans al contrari, als pobles de Mariola sembla que no ha sigut així. Per tant, també en són responsables els agents polítics encarregats de gestionar aquesta xarxa

pública de transports, per no saber adequar-la a les necessitats reals, i deixar-la fora de les prioritats, preferint centrar les inversions en millorar els transports públics a la ciutat, construir grans infraestructures poc coherents amb la realitat i promoure el mercat automobilístic.

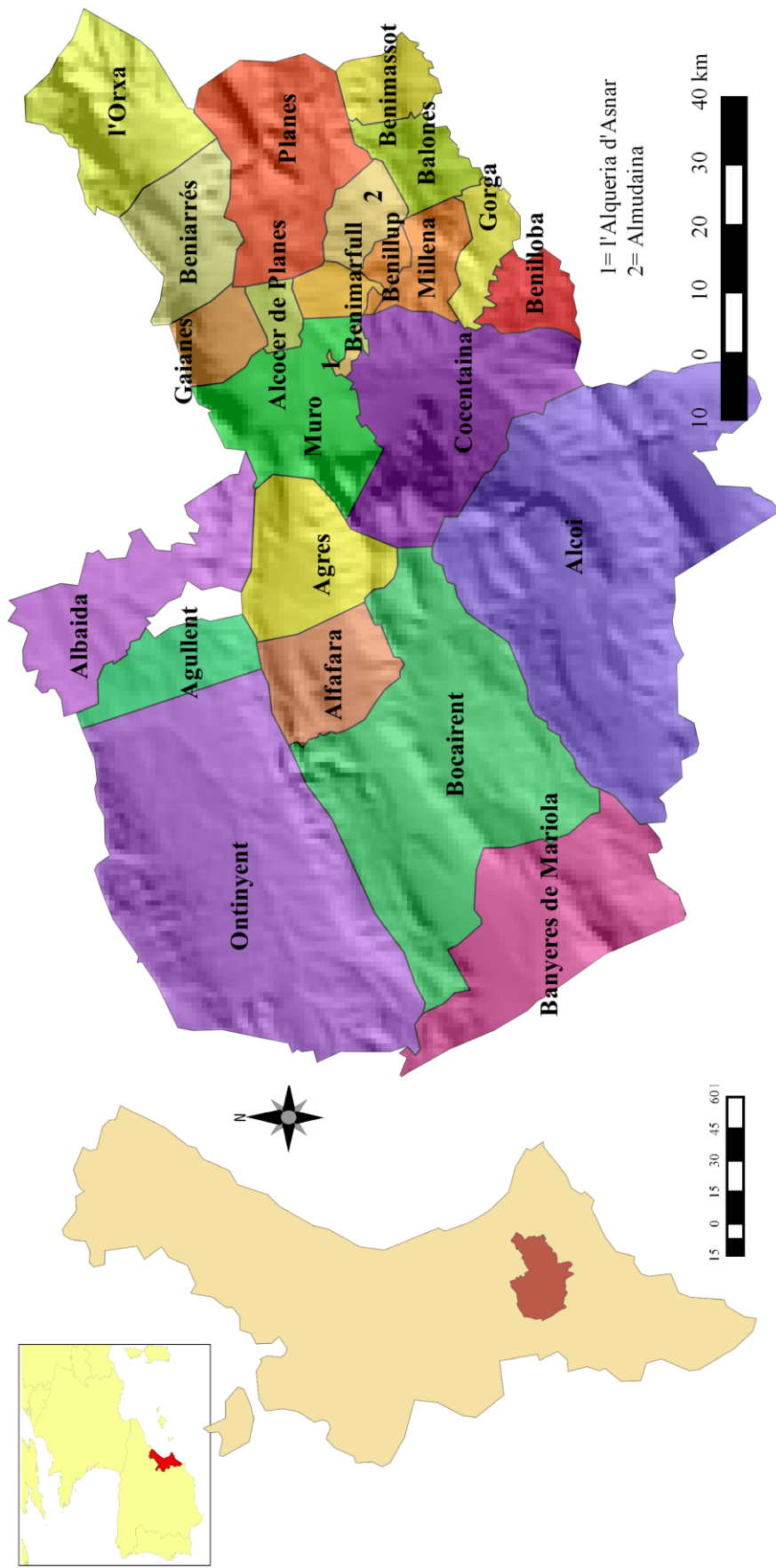
Amb aquest treball, s'ha estudiat un aspecte fonamental d'un espai determinat: els pobles de Mariola. Però el mateix, no suposa, ni molt menys, la conclusió total d'aquesta temàtica. De fet, es considera que amb el mateix s'obren una sèrie de camps d'estudi i se'n remarquen d'altres. Així, la mateixa visió que es planteja a la present recerca podria ser extrapolada a altres territoris de característiques semblants, com ja s'ha pogut fer abans. Per altra part, també queda oberta d'ampliar les possibles solucions, de tal forma que es plantegen propostes concretes que es puguin aplicar directament sobre el territori. Hi ha diverses possibilitats que es poden agrupar per millorar la xarxa pública de transport a aquest espai, i a d'altres. A més, també es podria fer una visió que ampliara els diferents aspectes que intervenen en tot el vist. Es podrien analitzar els límits del paradigma de la sostenibilitat als transports rurals, a més de fixar unes pautes per qualificar la rendibilitat socioambiental dels transports en comú a aquests espais. Una rendibilitat composta per la cobertura de les necessitats socials que tenen les persones, el consegüent impuls sobre el desenvolupament rural i la millora de les condicions mediambientals, d'uns espais clau per a l'equilibri sostenible a Europa.

Amb tot, s'ha pogut veure com, els problemes d'accessibilitat als pobles de Mariola són reals. Es deuen a una dolenta xarxa de transports públics que no satisfà les necessitats de la població, en els diferents sentits vistos. Uns deficients transports públics, que componen una problemàtica comuna al medi rural. Aquests es poden millorar duent a terme una sèrie de solucions lògiques i adequades. Però, per això, és importat el compromís dels agents polítics i de les administracions les quals han de vetlar per garantir uns serveis acceptables per a totes les persones, independentment del seu lloc de residència i de la seua situació social. També tenen un paper important, tant els treballs acadèmics com la geografia. Des d'aquesta òptica, es poden encarar molts anàlisi que contribuïsquen a la millora de les condicions de vida al medi rural, i col·laboren amb els poders públics encarregats de gestionar la xarxa de transports públics. D'aquesta manera, es podrà presentar una visió territorial, necessària per a la correcta marxa de tot el plantejat.

9. ELS ANNEXOS

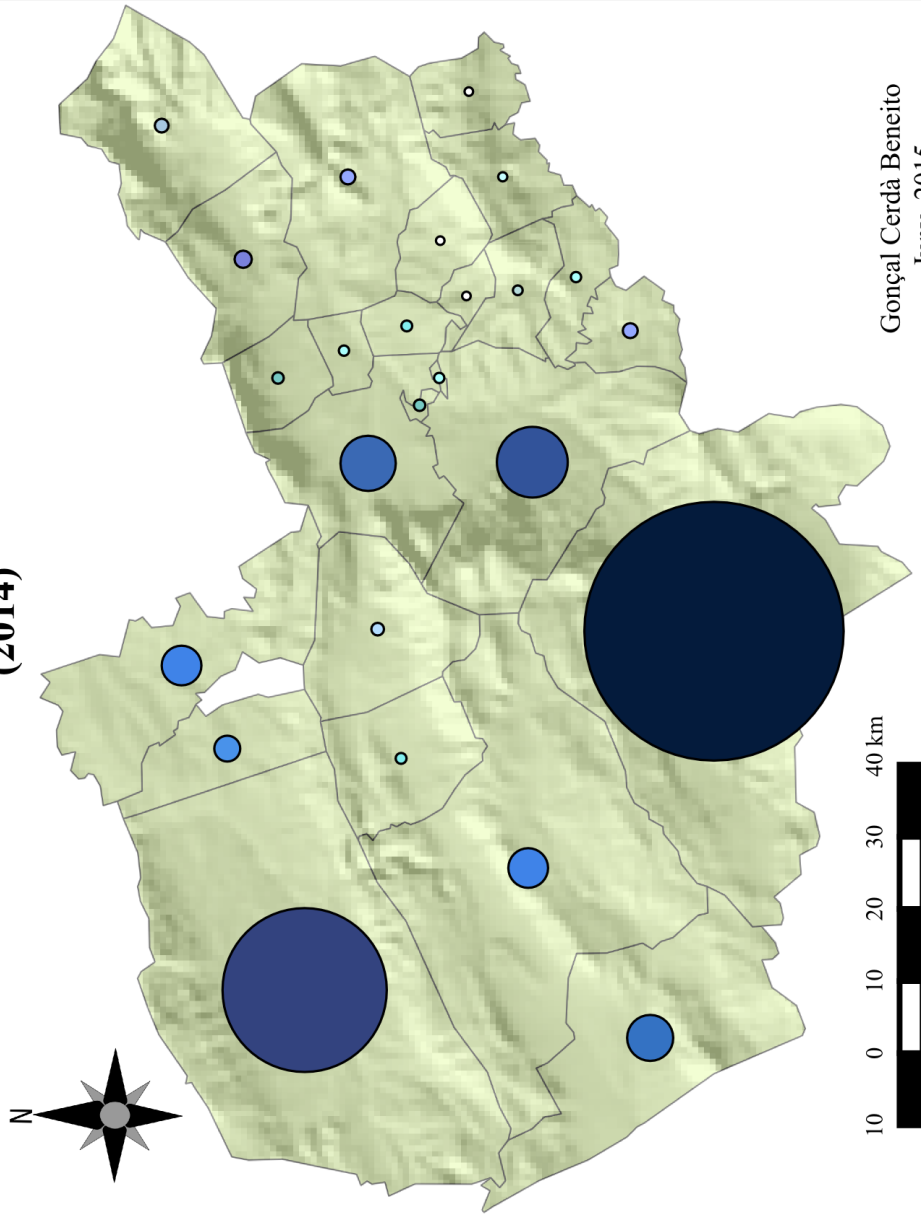
9.I. Els mapes

Mapa de localització dels pobles de Mariola i les capçaleres comarcals d'influència

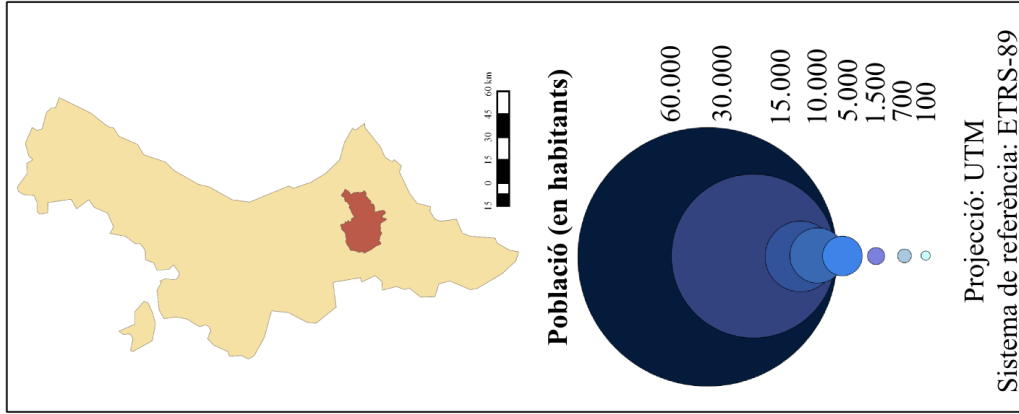


Projecció: UTM
 Sistema de referència: ETRS-89
 Gonçal Cerdà Beneito
 Juny, 2015

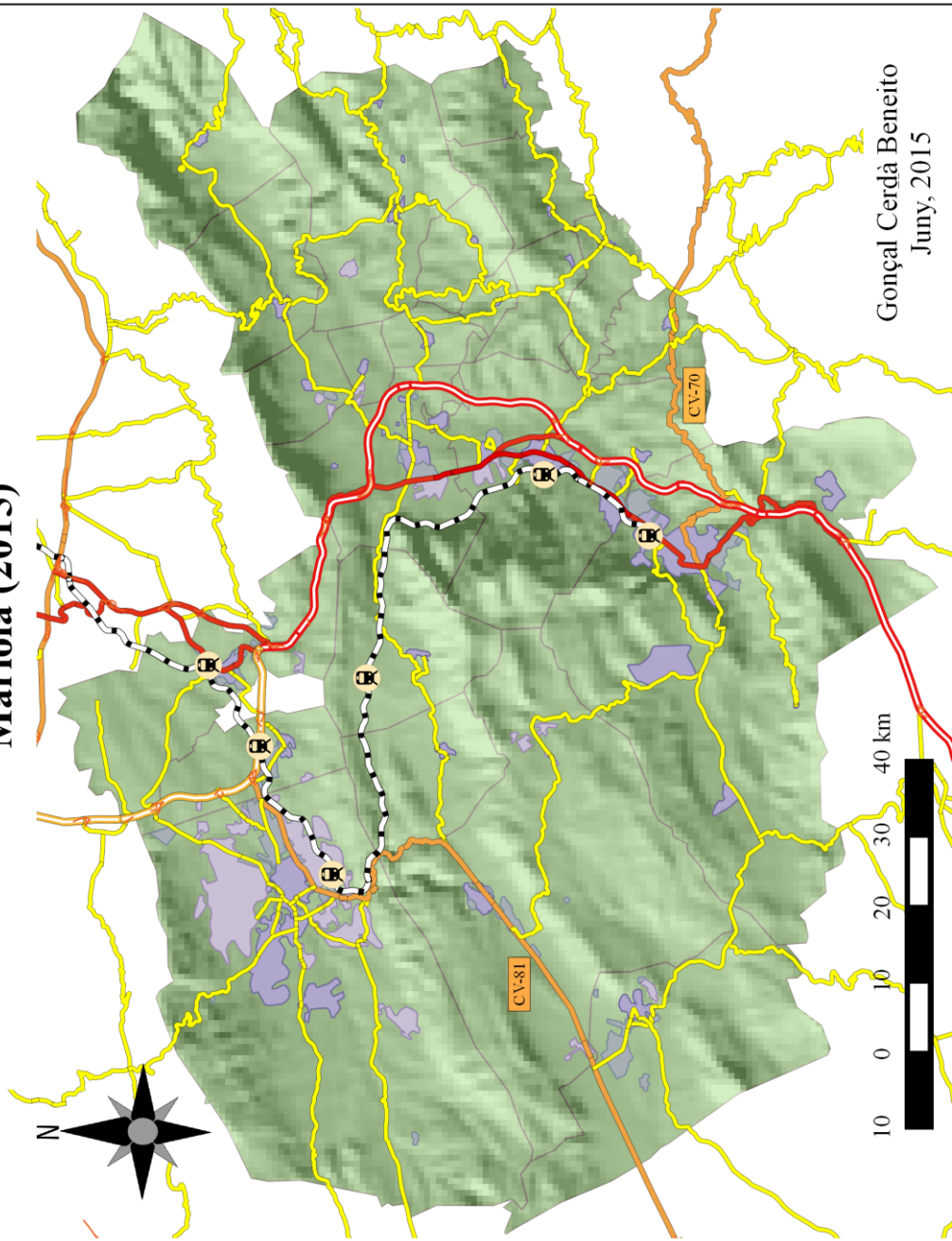
Distribució de la població als municipis de Mariola (2014)



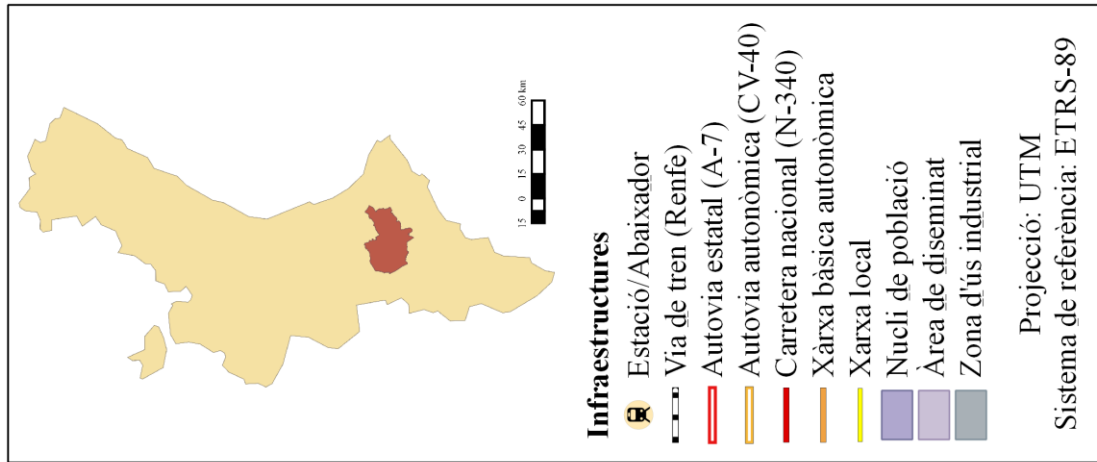
Gonçal Cerdà Beneito
 July, 2015



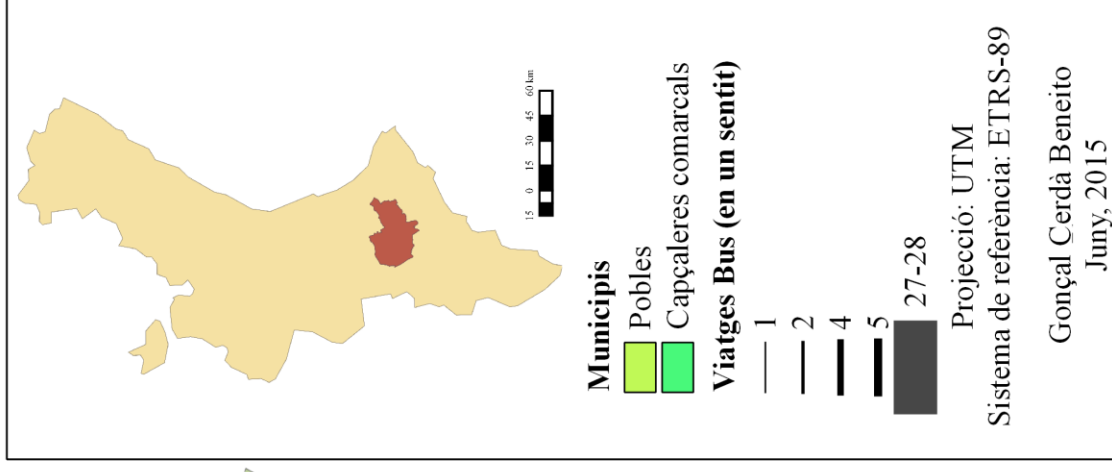
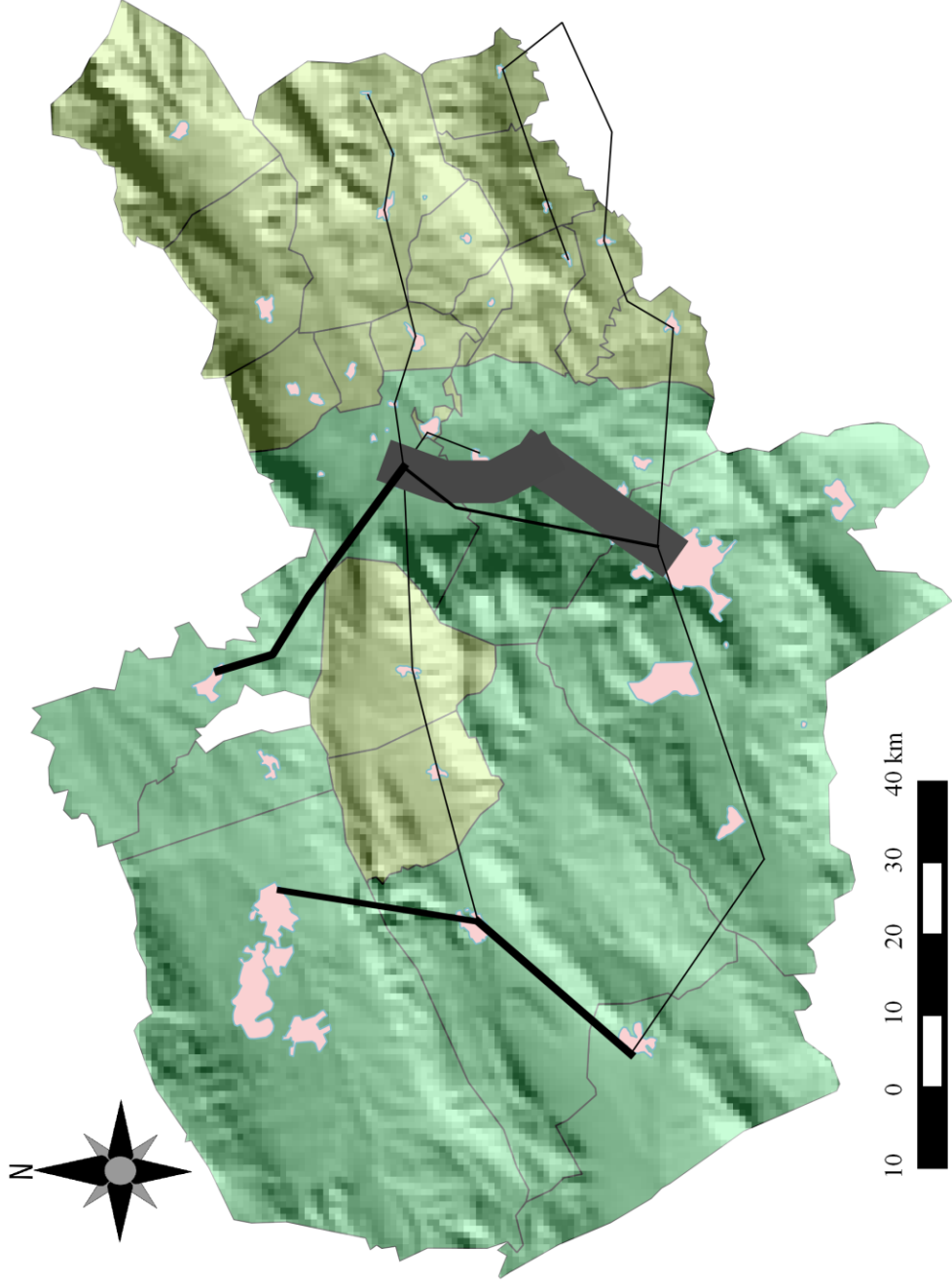
Les infraestructures de transport i comunicació a Mariola (2015)



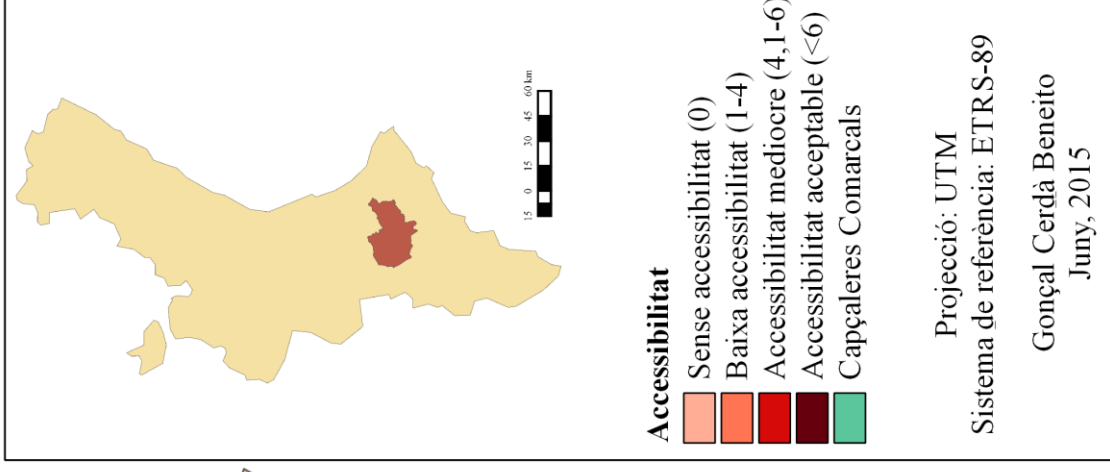
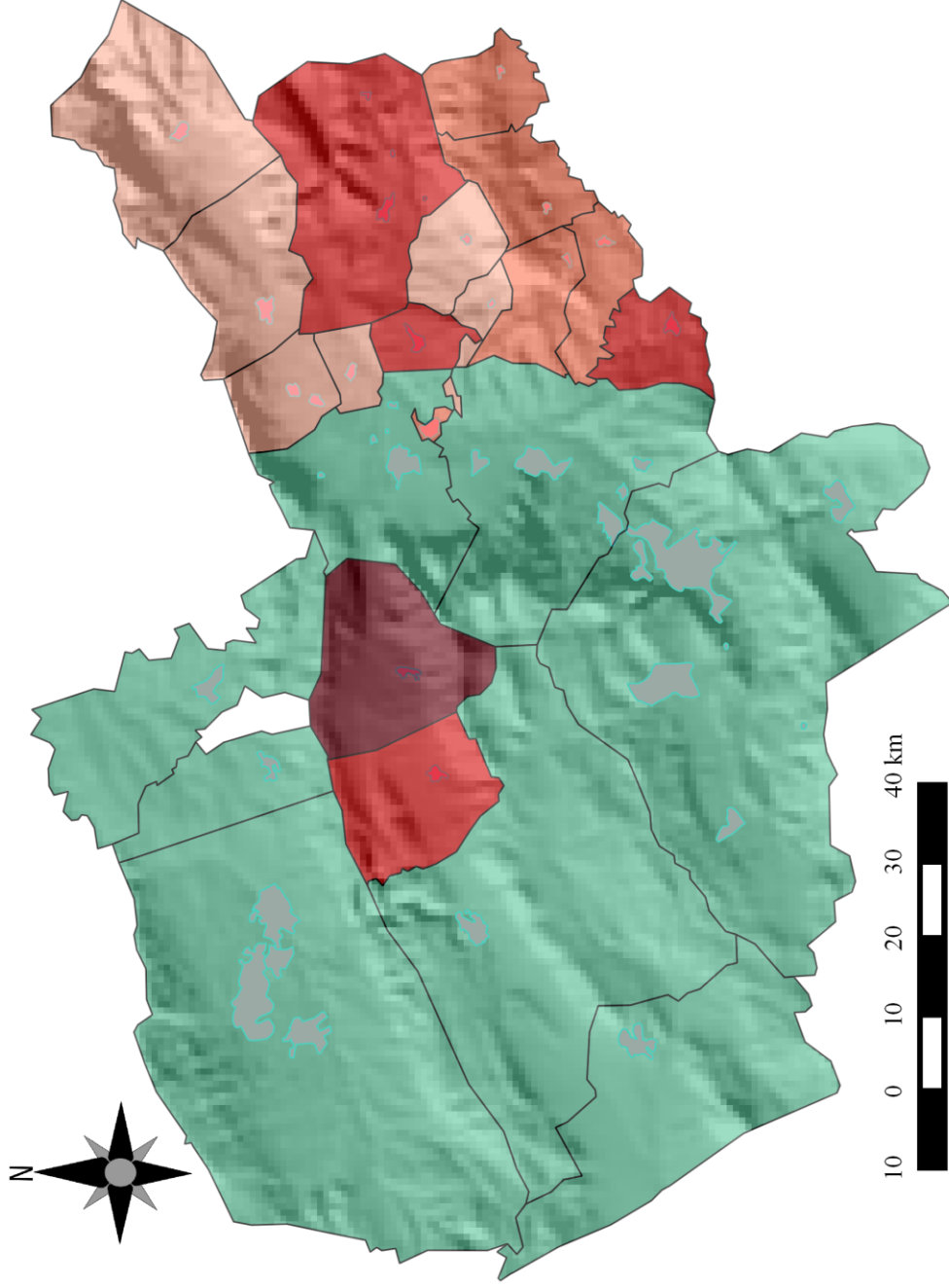
Gonçal Cerdà Beneito
Juny, 2015



Els viatges en línies regulars d'autobús públic a Mariola (2015)



Distribució de l'Índex d'Accessibilitat als pobles de Mariola (2015)



9.II. El qüestionari-base per a la realització de les entrevistes

Sobre aquest qüestionari, s'han basat les entrevistes realitzades a diferents personalitats de l'espai d'estudi (Governants, activistes, tècnics, etc.):

- 1) Penseu que aquesta comarca està ben articulada amb els transports públics? Per què?
- 2) Coneixeu el funcionament i la gestió dels transports públics? Creieu que són correctes?
- 3) Quines necessitats penseu que té la població a l'hora de desplaçar-se del seu municipi, i quins són els llocs on, preferentment, s'hi dirigirà?
- 4) Creieu que els pobles de Mariola són accessibles en transport públic o, ans al contrari, hi ha un problema greu?
- 5) A què penseu que es deuen aquests *problemes* d'accessibilitat?
- 6) Penseu que hi ha una sèrie d'interessos que perjudiquen als espais rurals en aquesta matèria, respecte a d'altres? Creieu que existeix una dicotomia entre la promoció de l'ús del transport privat i la del públic?
- 7) A vostre parer, aquests *problemes* tenen una solució? Per a vós, quina hauria de ser?
- 8) Penseu que, encara que siguin deficitàries, caldria potenciar les línies rurals de transport col·lectiu mitjançant ajudes o subvencions?
- 9) Quines accions pren o ha emprés el seu ens respecta a la mobilitat i el transport públic?
- 10) A mode de reflexió final, com albireu el futur dels diferents aspectes dels quals hem parlat?

9.III. L'enquesta « Mobilitat i Transport Públic a Agres i Alfafara (Pobles de Mariola) »

9.III.1 El qüestionari

Mobilitat i Transport Públic a Agres i Alfafara (Pobles de la Mariola)

*Obligatori

1. Quin és el PRINCIPAL motiu dels seus desplaçaments quotidians? *

Desplaçament de més de 5 minuts i/o fora del municipi

- Feina
- Estudis Altres
- No es desplaça
- NS/NC

2. Quants desplaçaments, tant l'anadacom la tornada, fa al dia per aquest motiu?

.....

3. Quant de temps tarda en arribar al seu lloc d'ocupació principal?

Ocupació principal= estudis, treball o altres

.....
Exemple : 4 h 03 min 32 s (4 hores, 3 minuts, 32 segons)

4. Quin tipus de transport utilitza, preferentment, per anar al seu lloc d'ocupació principal?

- Privat
- Públic
- No motoritzat
- No es desplaça
- NS/NC

5. Quin mitjà de transport és el que utilitza, preferentment, per arribar al seu lloc d'ocupació principal?

- Cotxe, com a conductor
- Cotxe, com a passatgerAutobús
- Moto
- Tren
- Bicicleta
- A peu
- No es desplaça
- NS/NC

Altre :

6. Comparteix vehicle habitualment, si ho fa amb transport privat, per anar al seu lloc d'ocupació principal?

Transport privat = cotxe, moto, furgoneta, camió.

- Si
 No
 No utilitze massa el transport privat

7. Per quines activitats, a banda de l'ocupació principal, es sol desplaçar fora de la seua localitat?

* Se'n poden marcar diverses.

- Serveis sanitaris i assistencials
 Oci
 Gestions administratives
 Compra de productes bàsics
 Cursos complementaris (acadèmies, idiomes, esports...)
 Obligacions familiar (acompanyar a algú)
 No em desplaça mai fora de la meua localitat
 Altre :

8. Quant sol tardar, de mitjana, en arribar? *

Feu una mitjana del que soleu tardar, generalment

.....
Exemple : 4 h 03 min 32 s (4 hores, 3 minuts, 32 segons)

9. Quin tipus/mitjà de transport utilitza, normalment, per realitzar aquestos desplaçaments? *

- Autobús (Públic)
 Tren (Públic)
 Taxi (Públic)
 Cotxe, com passatger
 Cotxe, com conductor
 Altres privats (Moto, furgoneta, camió...)
 Altre :

10. Amb quina freqüència utilitza el transport públic? *

- Tots els dies
- Habitualment
- De tant en tant
- Poques vegades
- Mai

11. Creus que l'oferta de transport públic al seu municipi és l'adequada? *

- SI
- NO
- NS/NC

12. En quin grau creus necessària una bona xarxa de transports públics a la teua comarca? *

(1 al 5)

1 2 3 4 5

Inútil Molt necessària

13. Com valores la presència de l'AUTOBÚS a la teua comarca ? *

1 2 3 4 5

Innecessaris i inútils Molt útils i importants

13. Com valores la presència del TREN a la teua comarca? *

1 2 3 4 5

Innecessària Molt útil i important

13. Com valores la presència del TAXI a la teua comarca?

1 2 3 4 5

Innecessaris i inútils Molt útils i importants

14. Com creu que caldria millorar la xarxa de transports públics? *

Se'n poden marcar diverses

- Més línies
- Noves destinacions
- Millors horaris
- Majors freqüències de viatge
- Més personalitzat (transport a la demanda)
- No caldria millorar-la
- Altre :

15. Quin organisme creus que hauria d'administrar o gestionar la xarxa de transports públics? *

- L'ajuntament del meu poble
- L'ajuntament de les ciutats pròximes
- Un organisme a nivell comarcal
- la Generalitat
- l'Estat o empreses del mateix
- Una empresa privada
- Diverses

16. En quin grau creus que una xarxa de transports públics no adequada pot generar problemes per el desenvolupament del teu poble? *

(1 al 10)

17. Tot i ser deficitàries, creu que caldria incentivar les línies de transport públic rural? *

Incentivar amb subvencions o campanyes d'ús.

- SI
- NO
- NS/NC

18. En quin grau creus que caldria impulsar la cooperació entre els municipis per millorar la xarxa de transport públic? *

(del 1 al 5)

Si ho consideres convenient, fes una reflexió personal i crítica sobre la xarxa de transport públic a la teua comarca:

Sexe *

Dona

Home

Altre :

A quin grup d'edat pertanys? *

15 a 18 anys

19 a 25 anys

26 a 40 anys

40 a 65 anys

més de 65 anys

Quina és la teua professió? *

.....

Quin és el teu nivell d'estudis? *

Sense estudis

Graduat escolar

Batxillerat o cicles formatius

Universitari (Graduat, diplomat o llicenciat)

Universitari (Màster o Doctor)

9.III.2 Les respostes

1. Quin és el PRINCIPAL motiu dels seus desplaçaments				
Sexe	Edat	Feina	Estudis	Altres
Homes	15 a 18	0	1	0
	19 a 25	0	5	4
	26 a 40	15	0	1
	41 a 65	10	0	2
	més de 65	0	0	4
	Total Homes (42)	25	6	11
	% Homes	60%	14%	26%
Dones	15 a 18	0	6	1
	19 a 25	3	10	7
	26 a 40	9	0	1
	41 a 65	11	0	4
	més de 65	0	0	7
	Total Dones (59)	23	16	20
	% Dones	39%	27%	34%
Total (101)		48	22	31
% Total		48%	22%	31%

2. Quants desplaçaments, tant l'anada com la tornada, fa al dia per aquest motiu?		
Sexe	Edat	Mitjana dels desplaçaments
Homes	15 a 18	2
	19 a 25	4,22
	26 a 40	3,88
	41 a 65	2,17
	més de 65	0
	Total Homes	3,05
Dones	15 a 18	2,86
	19 a 25	2,35
	26 a 40	3,40
	41 a 65	2,13
	més de 65	0
	Total Dones	2,25
Total		2,58

3. Quant de temps tarda en arribar al seu lloc d'ocupació principal?		
Sexe	Edat	Temps mitjà de desplaçament (h:min:seg)
Homes	15 a 18	0:12:00
	19 a 25	0:37:55
	26 a 40	0:26:52
	41 a 65	0:18:20
	més de 65	
	Total Homes	0:23:53
Dones	15 a 18	0:33:00
	19 a 25	0:32:15
	26 a 40	0:23:18
	41 a 65	0:19:24
	més de 65	
	Total Dones	0:23:44
Total		0:23:48

4. Quin tipus de transport utilitza, preferentment, per anar al seu lloc d'ocupació principal?						
Sexe	Edat	Privat	Públic	No motoritzat	No es desplaça	NS/NC
Homes	15 a 18	0	1	0	0	0
	19 a 25	9	0	0	0	0
	26 a 40	15	0	1	0	0
	41 a 65	9	0	0	1	0
	més de 65	0	0	0	0	0
	Total Homes (36)	33	1	1	1	0
	% Homes	92%	3%	3%	3%	0%
Dones	15 a 18	5	1	0	0	1
	19 a 25	16	4	0	0	0
	26 a 40	9	0	0	0	0
	41 a 65	12	0	1	1	0
	més de 65	0	0	0	0	0
	Total Dones (49)	42	5	1	1	1
	% Dones	86%	10%	2%	2%	2%
Total (85)		75	6	2	2	1
% Total		88%	7%	2%	2%	1%

5. Quin mitjà de transport és el que utilitza, preferentment, per arribar al seu lloc d'ocupació principal?

Sexe	Edat	Cotxe, com a conductor	Cotxe, com a passatger	Autobús	Moto	Tren	Bicicleta	A peu	No es desplaça	NS/NC
Homes	15 a 18	0	0	1	0	0	0	0	0	0
	19 a 25	6	3	0	0	0	0	0	0	0
	26 a 40	15	0	0	0	0	1	0	0	0
	41 a 65	9	0	0	0	0	0	1	0	0
	més de 65	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Total									
	Homes (36)	30	3	1	0	0	1	1	0	0
	% Homes	83%	8%	3%	0%	0%	3%	3%	0%	0%
Dones	15 a 18	0	6	1	0	0	0	0	0	0
	19 a 25	8	6	1	1	3	1	0	0	0
	26 a 40	9	0	0	0	0	0	0	0	0
	41 a 65	12	0	0	0	0	0	2	0	0
	més de 65	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Total Dones (49)	29	12	2	1	3	1	2	0	0
	% Dones	59%	24%	4%	2%	6%	2%	4%	0%	0%
	Total (85)	59	15	3	1	3	2	3	0	0
% Total	69%	18%	4%	1%	4%	2%	4%	0%	0%	

6. Comparteix vehicle habitualment, si ho fa amb transport privat, per anar al seu lloc d'ocupació principal? (dels que realitzen mobilitat quotidiana obligada)				
Sexe	Edat	SI	NO	No utilitza gaire el transport privat
Homes	15 a 18	0	0	1
	19 a 25	7	2	0
	26 a 40	7	9	0
	41 a 65	0	10	0
	més de 65	0	0	0
	Total (36)	14	21	1
	% Homes	39%	58%	3%
Dones	15 a 18	4	3	0
	19 a 25	11	8	1
	26 a 40	4	5	0
	41 a 65	10	3	0
	més de 65	0	0	0
	Total (49)	29	19	1
	% Dones	59%	39%	2%
Total (85)		43	40	2
% Total		51%	47%	2%

8. Quant sol tardar, de mitjana, en arribar?		
Sexe	Edat	Temps mitjà de desplaçament (h:min:seg)
Homes	15 a 18	0:15:00
	19 a 25	0:21:47
	26 a 40	0:21:53
	41 a 65	0:19:35
	més de 65	0:21:15
	Total Homes	0:20:59
Dones	15 a 18	0:31:26
	19 a 25	0:32:42
	26 a 40	0:21:30
	41 a 65	0:26:20
	més de 65	0:24:17
	Total Dones	0:28:02
Total		0:25:06

7. Per quines activitats, a banda de l'ocupació principal, es sol desplaçar fora de la seua la seua localitat?

Sexe	Edat	Serveis Sanitaris i assistencials	Oci	Gestions Administratives	Compra de productes bàsics	Cursos complementaris (acadèmies, idiomes, esports...)	Obligacions familiars (acompanyar algú)	No em desplace	Altres
Homes	15 a 18	0	1	0	1	1	0	0	0
	19 a 25	4	8	4	5	2	2	0	0
	26 a 40	10	15	11	13	4	6	0	0
	41 a 65	11	11	10	9	1	4	0	0
	més de 65	4	1	4	1	0	0	0	0
	Total Homes (42)	29	36	29	29	8	12	0	0
	% Homes	69%	86%	69%	69%	19%	29%	0%	0%
Dones	15 a 18	4	4	1	5	4	3	0	0
	19 a 25	6	18	5	10	6	7	0	0
	26 a 40	7	10	7	7	6	3	0	0
	41 a 65	13	13	13	11	3	7	0	0
	més de 65	7	3	7	4	0	1	0	0
	Total Dones (59)	37	48	33	37	19	21	0	0
	% Dones	63%	81%	56%	63%	32%	36%	0%	0%
Total		66	84	62	66	27	33	0	0
% Total		65%	83%	61%	65%	27%	33%	0%	0%

9. Quin tipus/mitjà de transport utilitza, normalment, per realitzar aquestos desplaçaments?							
Sexe	Edat	Autobús (públic)	Tren (públic)	Taxi (públic)	Cotxe, com a conductor	Cotxe, com a passatger	Altres privats
Homes	15 a 18	0	0	0	0	1	0
	19 a 25	0	0	0	7	1	1
	26 a 40	0	0	0	14	1	1
	41 a 65	0	0	0	12	0	0
	més de 65	0	0	0	2	2	0
	Total Homes	0	0	0	35	5	2
	% Homes	0%	0%	0%	83%	12%	5%
Dones	15 a 18	1	0	0	0	6	0
	19 a 25	0	1	0	8	9	2
	26 a 40	0	0	0	10	0	0
	41 a 65	0	0	0	12	3	0
	més de 65	1	0	0	1	5	0
	Total Dones	2	1	0	31	23	2
	% Dones	3%	2%	0%	53%	39%	3%
Total		2	1	0	66	28	4
% Total		2%	1%	0%	65%	28%	4%

10. Amb quina freqüència utilitza el transport públic?						
Sexe	Edat	Tots els dies	Habitualment	De tant en tant	Poques vegades	Mai
Homes	15 a 18	1	0	0	0	0
	19 a 25	1	1	4	1	2
	26 a 40	0	0	0	5	11
	41 a 65	0	0	0	6	6
	més de 65	0	0	2	0	2
	Total Homes	2	1	6	12	21
	% Homes	5%	2%	14%	29%	50%
Dones	15 a 18	1	2	3	1	0
	19 a 25	1	4	2	10	3
	26 a 40	0	0	1	3	6
	41 a 65	0	0	1	8	6
	més de 65	0	0	4	3	0
	Total Dones	2	6	11	25	15
	% Dones	3%	10%	19%	42%	25%
Total		4	7	17	37	36
% Total		4%	7%	17%	37%	36%

11. Creus que l'oferta de transport públic al seu municipi és l'adequada?				
Sexe	Edat	SI	NO	NS/NC
Homes	15 a 18	0	1	0
	19 a 25	2	7	0
	26 a 40	1	15	0
	41 a 65	1	11	0
	més de 65	0	4	0
	Total Homes (42)	4	38	0
	% Homes	10%	90%	0%
Dones	15 a 18	1	6	0
	19 a 25	3	16	1
	26 a 40	0	10	0
	41 a 65	0	13	2
	més de 65	0	7	0
	Total Dones (59)	4	52	3
	% Dones	7%	88%	5%
Total		8	90	3
% Total		8%	89%	3%

12. En quin grau creus necessària una bona xarxa de transports públics a la teua comarca? (0 a 5)		
Sexe	Edat	Mitjana Valoracions
Homes	15 a 18	5
	19 a 25	5,00
	26 a 40	4,88
	41 a 65	4,50
	més de 65	4,5
	Total Homes	4,76
Dones	15 a 18	4,57
	19 a 25	4,40
	26 a 40	4,70
	41 a 65	4,60
	més de 65	5
	Total Dones	4,59
Total		4,66

13. Com valores la presència del TREN a la teua comarca? (0 a 5)		
Sexe	Edat	Mitjana Valoracions
Homes	15 a 18	4
	19 a 25	5,00
	26 a 40	4,75
	41 a 65	4,33
	més de 65	4
	Total Homes	4,60
Dones	15 a 18	3,86
	19 a 25	4,05
	26 a 40	4,30
	41 a 65	4,47
	més de 65	4,29
	Total Dones	4,20
Total		4,37

13. Com valors la presència de l'AUTOBÚS a la teua comarca?(0 a 5)		
Sexe	Edat	Mitjana Valoracions
Homes	15 a 18	5
	19 a 25	4,89
	26 a 40	4,25
	41 a 65	4,33
	més de 65	4,25
	Total Homes	4,43
Dones	15 a 18	3,57
	19 a 25	4,05
	26 a 40	4,20
	41 a 65	4,53
	més de 65	5
	Total Dones	4,25
Total		4,33

13. Com valors la presència del TAXI a la teua comarca?(0 a 5)		
Sexe	Edat	Mitjana Valoracions
Homes	15 a 18	4
	19 a 25	4
	26 a 40	3,94
	41 a 65	3,75
	més de 65	4
	Total Homes	3,90
Dones	15 a 18	3,14
	19 a 25	2,85
	26 a 40	3,30
	41 a 65	3,40
	més de 65	4
	Total Dones	3,24
Total		3,51

16. En quin grau creus que una xarxa de transports públics no adequada pot generar problemes per el desenvolupament del teu poble? (0 a 10)		
Sexe	Edat	Mitjana Valoracions
Homes	15 a 18	8
	19 a 25	9,11
	26 a 40	8,31
	41 a 65	7,50
	més de 65	8,25
	Total Homes	8,24
Dones	15 a 18	7,43
	19 a 25	7,35
	26 a 40	8,20
	41 a 65	8,00
	més de 65	8,71
	Total Dones	7,83
Total		8,00

14. Com creu que caldria millorar la xarxa de transports públics?								
Sexe	Edat	Més línies	Noves Destinacions	Millors Horaris	Majors freqüències de viatge	Més personalitzat (Transport a la demanada)	No caldria millorar-la	Altres
Homes	15 a 18	1	1	1	1	1	0	1
	19 a 25	6	6	8	8	3	0	0
	26 a 40	10	9	16	10	10	0	0
	41 a 65	5	9	11	8	7	0	0
	més de 65	3	2	4	4	3	0	0
	Total (42)	25	27	40	31	24	0	1
	% Homes	60%	64%	95%	74%	57%	0%	2%
Dones	15 a 18	5	6	6	3	0	1	0
	19 a 25	7	7	15	11	4	0	1
	26 a 40	6	6	8	8	6	0	0
	41 a 65	6	5	15	11	8	0	0
	més de 65	5	3	7	6	5	0	1
	Total (59)	29	27	51	39	23	1	2
	% Dones	49%	46%	86%	66%	39%	2%	3%
Total		54	54	91	70	47	1	3
% Total		53%	53%	90%	69%	47%	1%	3%

15. Quin organisme creus que hauria d'administrar o gestionar la xarxa de transports públics?								
Sexe	Edat	l'Ajuntament del meu poble	l'ajuntament de les ciutats pròximes	un organisme nivell comarcal	la Generalitat	l'Estat o empreses del mateix	Una empresa privada	Diverses
Homes	15 a 18	0	0	1	0	0	0	0
	19 a 25	1	0	6	0	0	0	2
	26 a 40	1	0	13	1	1	0	0
	41 a 65	0	0	6	5	0	1	0
	més de 65	0	0	0	2	1	1	0
	Total (42)	2	0	26	8	2	2	2
	% Homes	5%	0%	62%	19%	5%	5%	5%
Dones	15 a 18	1	0	1	2	2	0	1
	19 a 25	3	0	9	5	2	0	1
	26 a 40	1	0	5	3	1	0	0
	41 a 65	0	0	10	3	1	1	0
	més de 65	0	0	5	2	0	0	0
	Total (59)	5	0	30	15	6	1	2
	% Dones	8%	0%	51%	25%	10%	2%	3%
Total		7	0	56	23	8	3	4
% Total		7%	0%	55%	23%	8%	3%	4%

17. Tot i ser deficitàries, creu que caldria incentivar les línies de transport públic rural?				
Sexe	Edat	SI	NO	NS/NC
Homes	15 a 18	1	0	0
	19 a 25	9	0	0
	26 a 40	16	0	0
	41 a 65	11	1	0
	més de 65	4	0	
	Total			
	Homes (42)	41	1	0
% Homes	98%	2%	0%	
Dones	15 a 18	5	0	2
	19 a 25	18	0	2
	26 a 40	10	0	0
	41 a 65	14	1	0
	més de 65	7	0	0
	Total Dones (59)	54	1	4
	% Dones	92%	2%	7%
Total		95	2	4
% Total		94%	2%	4%

18. En quin grau creus que caldria impulsar la cooperació entre els municipis per millorar la xarxa de transport públic?		
Sexe	Edat	Mitjana Valoracions
Homes	15 a 18	5
	19 a 25	5,00
	26 a 40	4,88
	41 a 65	4,33
	més de 65	4,25
	Total	4,69
Dones	15 a 18	4,00
	19 a 25	4,25
	26 a 40	4,50
	41 a 65	4,80
	més de 65	5
	Total	4,49
Total		4,57

9.IV. Les taules de dades

Taula 9.1. La població de Mariola per anys i municipi (1960-2014)

	1960	1970	1986	1990	1994	1998	2002	2006	2010	2013	2014
Agres	1028	897	723	701	657	651	623	614	599	565	583
Alcocer de Planes	221	184	123	112	131	130	154	194	230	241	238
Alcoi	51096	61371	66244	65082	64291	60476	60465	60590	61417	60105	59675
Alfafara	484	458	409	387	390	392	406	422	419	415	418
Almudaina	245	228	146	139	132	118	113	119	132	128	112
l'Alqueria d'Asnar	525	527	420	396	412	395	432	453	494	512	527
Balones	293	242	175	169	158	178	180	160	156	147	139
Banyeres de Mariola	4967	5873	6915	7085	7064	6848	7050	7237	7229	7157	7174
Beniarrés	1726	1712	1602	1554	1482	1447	1387	1324	1317	1268	1254
Benilloba	1.189	1.232	949	948	967	926	893	847	821	794	789
Benillup	103	102	74	77	87	95	93	98	98	110	104
Benimarfull	573	532	406	418	412	407	415	433	414	423	431
Benimassot	221	157	109	111	113	108	142	137	129	113	113
Cocentaina	8688	9442	10409	10540	10664	10572	10567	11143	11534	11558	11519
Gaianes	494	442	333	330	332	301	317	347	443	446	449
Gorga	445	354	302	300	289	258	259	250	256	264	274
l'Orxa	1235	1046	916	882	819	786	750	743	715	710	676
Millena	229	165	134	132	130	144	189	186	209	215	210
Muro	4257	5044	6284	6476	6803	7140	7532	8446	8961	9062	9114
Planes	1204	1051	843	815	805	809	796	799	850	817	778
Agullent	1544	1615	2026	2084	2196	2204	2289	2334	2463	2428	2435
Albaida	4216	4971	5858	5964	5886	5782	6044	6273	6335	6078	6031
Bocairent	4573	4584	5013	4772	4679	4586	4524	4344	4509	4411	4335
Ontinyent	18787	23685	28864	30268	30848	31343	33734	36368	37935	36974	36180
Total Pobles Mariola	10.215	9.329	7.664	7.471	7.316	7.145	7.149	7.126	7.282	7.168	7.095
Total Capçaleres	98128	116585	131613	132271	132431	128951	132205	136735	140383	137773	136463
Total Mariola	<i>108.343</i>	<i>125.914</i>	<i>139.277</i>	<i>139.742</i>	<i>139.747</i>	<i>136.096</i>	<i>139.354</i>	<i>143.861</i>	<i>147.665</i>	<i>144.941</i>	<i>143.558</i>

Font: Padró municipal d'habitants (1960-2014), INE. Elaboració pròpia.

Taula 9.2. L'evolució del parc de vehicles (turismes) als pobles de Mariola i llurs capçaleres comarcals (1986-2013)

	1986	1990	1994	1998	2002	2006	2010	2013
Agres	149	151	170	203	241	285	298	306
Alcocer de Planes	42	55	60	70	89	115	124	137
Alcoi	17856	20659	21576	23599	26026	27324	28348	27567
Alfafara	87	111	128	149	181	209	231	237
Almudaina	25	26	34	34	46	81	93	69
l'Alqueria d'Asnar	112	122	134	161	186	207	246	243
Balones	51	44	48	64	71	78	84	88
Banyeres de Mariola	1937	2270	2498	2863	3247	3574	3775	3837
Beniarrés	313	328	385	425	497	547	565	571
Benilloba	295	332	359	418	438	483	480	458
Benillup	11	20	24	38	42	49	54	55
Benimarfull	116	118	126	152	172	214	246	258
Benimassot	27	29	33	45	53	54	60	58
Cocentaina	2544	3013	3384	3899	4660	5247	5584	5591
Gaianes	84	76	93	107	137	191	223	263
Gorga	72	85	96	100	109	120	135	141
l'Orxa	157	188	214	243	280	320	348	352
Millena	31	27	33	53	86	90	102	119
Muro	1740	2108	2415	2881	3403	3952	4314	4332
Planes	204	216	213	229	293	370	407	411
Agullent	476	584	700	804	984	1134	1299	1310
Albaida	1595	1858	1997	2234	2639	2913	2999	2938
Bocairent	1231	1283	1408	1643	1951	2197	2439	2389
Ontinyent	8438	9913	11212	13220	15525	17378	17860	17209
Total Pobles de la Mariola	1776	1928	2150	2491	2921	3413	3696	3766
Total Capçaleres Comarcals	35817	41688	45190	51143	58435	63719	66618	65173
Total Mariola	37593	43616	47340	53634	61356	67132	70314	68939

Font: *Ministerio de Fomento*, IVE. Elaboració pròpia.

Taula 9.3. La població dels pobles de Mariola, en vivendes familiars, que treballa o estudia, segons la relació entre el municipi d'ocupació i el de residència (2011)

	Treball	Estudis	Ambdúes
Mateix municipi	924	451	1.375
Mateixa comarca diferent municipi	449	358	807
Mateixa província, diferent comarca	495	224	719
Altra província de la CV	179	136	315
Fora de la CV	113	112	225
Diferents municipis	216	68	284
Total	2.376	1.349	3.725

Font: *Censo de población y viviendas* de 2011, INE. Elaboració pròpia.

Taula 9.4. La població dels pobles de Mariola, en vivendes familiars, que treballa o estudia, segons el temps de desplaçament per anar al lloc d'ocupació principal (2011)

	Treball	Estudis	Ambdúes
Menys de 10 minuts	529	272	801
Entre 10 i 19 minuts	501	222	723
Entre 20 i 29 minuts	307	150	457
Entre 30 i 44 minuts	182	165	347
Entre 45 i 59 minuts	59	82	141
Entre 1 hora i hora i mitja	123	121	244
Més d'hora i mitja	2	0	2
No es desplaça	308	115	423
No aplicable	365	145	510
Total	2.376	1.272	3.648

Font: *Censo de población y viviendas* de 2011, INE. Elaboració pròpia.

Taula 9.5. Població dels pobles de Mariola, en vivendes familiars, que treballa o estudia, segons el mitjà de transport utilitzat per anar al lloc d'ocupació principal (2011)

	Treball	Estudis	Ambdúes
Cotxe/furgoneta com a conductor	1.028	141	1.169
Cotxe/furgoneta com a passatger	44	152	196
Autobús, autocar, minibús	55	293	348
Moto	198	124	322
A peu	225	223	448
Tren	16	36	52
Bicicleta	124	43	167
Altres	13	0	13
No es desplaça	308	115	423
No aplicable	365	145	510
Total	2.376	1.272	3.648

Font: *Censo de población y viviendas* de 2011, INE. Elaboració pròpia.

Taula 9.6. La població dels pobles de Mariola, en vivendes familiars, que treballa o estudia, segons el tipus de transport utilitzat per anar al lloc d'ocupació principal (2011)

	Treball	Estudis	Ambdúes
Privat	1.292	377	1.669
Públic	141	348	489
No motoritzat	270	287	557
No es desplaça	308	115	423
No aplicable	365	145	510
Total	2.376	1.272	3.648

Font: Censo de población y viviendas de 2011, INE. Elaboració pròpia.

Taula 9.7. Els demandants desocupats de Mariola, segons els sectors d'activitat econòmica anterior i el municipi (2014)

	Agricultura	Indústria	Construcció	Serveis	Sense activitat econòmica anterior
Agres	2	6	5	36	2
Alcocer de Planes	0	4	4	9	0
Alcoi	146	1.682	675	4.229	479
Alfafara	0	7	1	14	1
Almudaina	0	2	1	2	0
l'Alqueria d'Asnar	1	18	3	26	4
Balones	0	0	1	16	1
Banyeres de Mariola	10	162	25	232	90
Beniarrés	5	24	19	64	4
Benilloba	3	17	9	64	6
Benillup	1	0	0	7	0
Benimarfull	1	10	3	18	1
Benimassot	0	2	2	8	0
Cocentaina	19	346	154	774	102
Gaianes	1	7	1	30	2
Gorga	2	5	2	17	0
l'Orxa	0	14	6	38	3
Millena	0	1	0	15	0
Muro	29	260	95	573	60
Planes	16	21	14	31	2
Agullent	4	105	13	109	17
Albaida	16	229	29	265	51
Bocairent	5	176	28	192	29
Ontinyent	162	1.185	322	2.010	381
Total pobles de Mariola	32	138	71	395	26
Total capçaleres	391	4145	1341	8384	1209
TOTAL	423	4283	1412	8779	1235

Font: SERVEF, IVE . Elaboració pròpia.

Taula 9.8. L'evolució dels viatgers en la línia de Mitjana Distància de Renfe Alcoi-Xàtiva-València, per parades (2005-2014).

Província	Estació	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
ALACANT	Agres	2.685	2.728	2.850	2.672	3.204	2.988	2.864	2.613	2.862	2.357
	Alcoi	24.684	23.538	22.803	24.392	25.885	24.219	25.167	30.028	23.588	21.897
	Cocentaina	1.455	1.355	1.358	1.439	1.657	1.842	1.659	1.654	1.786	2.106
Total Província		28.824	27.621	27.011	28.503	30.746	29.049	29.691	34.294	28.237	26.361
VALÈNCIA	Agullent	1.691	1.602	1.555	1.626	1.936	1.623	1.687	1.731	1.733	1.949
	Albaida	11.292	10.964	12.083	11.896	10.595	9.537	9.784	9.298	8.231	8.169
	Alfàfar Benetúser	2	0	0	0	0	0	257	242	148	133
	Alzira	614	702	693	499	587	478	840	947	656	306
	Benigànim	11.728	11.637	11.338	12.708	13.013	13.840	14.573	14.639	12.922	13.556
	Bufali	453	575	642	422	377	634	1.036	644	1.182	1.335
	Carcaixent	140	246	251	237	280	241	370	482	354	162
	el Genovés	608	612	362	491	1.033	770	1.320	1.250	892	1.354
	la Pobla del Duc	2.078	1.834	2.113	2.332	2.041	2.306	2.246	2.390	3.108	3.275
	Montaberner	3.862	3.103	3.444	3.870	3.570	3.110	2.944	2.990	2.962	3.240
	Ontinyent	20.590	19.502	20.731	22.918	22.357	21.585	21.955	23.961	22.242	20.833
	Silla	155	190	192	142	115	142	217	189	144	107
	València-Nord	65.112	64.577	64.113	63.224	63.980	64.224	65.480	61.524	55.062	45.581
Xàtiva	39.606	39.866	39.136	41.905	43.915	49.479	37.952	17.939	19.990	24.722	
Total Província		157.929	155.411	156.652	162.271	163.799	167.970	160.661	139.617	130.743	124.721
TOTAL		186.753	183.032	183.664	190.774	194.545	197.019	190.352	173.911	158.980	151.082

Font: *Gestión Estadística* de Renfe. Elaboració pròpia.

Taula 9.9. Els horaris de la línia de Mitja Distància de Renfe Alcoi-Xàtiva-València

València - Xàtiva - Alcoi															
València Nord	Xàtiva		Xàtiva	Genovés	Beniganim	la Pobla del Duc	Montaverner	Bufali	Albaida	Agullent	Ontinyent	Agres	Cocentaina	Alcoi	Dies de pas
7:02	7:37		7:40	7:47	7:54	7:59	8:05	8:09	8:13	8:17	8:24	8:35	8:46	8:52	LMXJV
9:23	10:13	<i>transbord.</i>	10:20	10:27	10:34	10:39	10:45	10:49	10:53	10:57	11:04	11:15	11:26	11:32	D
12:23	13:13	<i>transbord.</i>	13:45	13:52	13:59	14:04	14:10	14:04	14:18	14:22	14:29	14:40	14:51	14:57	LMXJVSD
14:15	14:40		14:53	15:07	15:07	15:12	15:18	15:22	15:26	15:30	15:37	15:51	16:02	16:08	D
17:20	17:56	<i>transbord.</i>	17:59	18:12	18:17	18:17	18:23	18:26	18:30	18:35	18:42	18:53	19:04	19:11	LMXJVSD
20:05	20:45		20:48	21:07	21:07	21:07	21:13	21:17	21:21	21:25	21:32	21:34	21:54	22:00	LMXJVD
Alcoi - Xàtiva - València															
Alcoi	Cocentaina	Agres	Ontinyent	Agullent	Albaida	Bufali	Montaverner	la Pobla del Duc	Beniganim	Genovés	Xàtiva		Xàtiva	València Nord	Dies de pas
6:15	6:22	6:33	6:44	6:51	6:55	6:58	7:01	7:07	7:16	7:21	7:28		7:31	8:16	LMXJV
8:57	9:04	9:15	9:26	9:33	9:37	9:40	9:43	9:49	9:55	10:03	10:10	<i>transbord.</i>	10:14	11:09	LMXJVSD
12:20	12:27	12:38	12:49	12:56	13:00	13:03	13:06	13:12	13:18	13:26	13:33	<i>transbord.</i>	13:40	14:30	D
15:10	15:17	15:28	15:39	15:46	15:50	15:53	15:56	16:02	16:08	16:16	16:23		16:26	17:05	LMXJVSD
18:10	18:17	18:28	18:40	18:49	18:53	18:56	18:59	19:05	19:11	19:19	19:26		19:29	20:15	D
19:20	19:27	19:38	19:49	19:56	20:00	20:03	20:06	20:12	20:18	20:26	20:33	<i>transbord.</i>	20:36	21:30	LMXJVD

Font: Renfe. Elaboració pròpia.

10. LA BIBLIOGRAFIA

10.1. Els llibres, capítols de llibre i articles

ALBERTOS PUEBLA, Juan Miguel, Joan NOGUERA TUR, María Dolores PITARCH GARRIDO i Julia SALOM CARRASCO, « La movilidad diaria obligada en la Comunidad Valenciana entre 1991 y 2001: cambio territorial y nuevos procesos» a *Cuadernos de Geografía*, 2007, núm. 81-82, pp. 93-118.

BALLET, Jean-Christophe i Robert CLAVEL, « Le covoiturage en France et en Europe: état des lieux et perspectives » a *Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques*, 2007, núm. 65401, 100 pp.

BANISTER, D. y HALL P. (Eds.), *Transport and public policy planning*, London, Mansell, 1981.
CAMARERO, Luís (coord.), *La población Rural de España. De los desequilibrios a la sostenibilidad social*. Barcelona. Fundación "la Caixa". 2009, 190 pp.

CANDELA M., « Fomento otorga una prórroga hasta fin de año a la línea férrea Xàtiva-Alcoy » a *Diario Información* [en línia], (16.01.2015), <<http://www.diarioinformacion.com/alcoy/2015/01/16/fomento-otorga-prorroga-ano-linea/1588438.html>>. [Consulta: 02/07/2015].

CERVERA ARBONA, Joan Ignasi, *Comarques centrals valencianes: Un nou marc cap al desenvolupament territorial sostenible*, València, Publicacions de la Universitat de València, 2010, 149 pp.

CIUFFINI, F., « El sistema urbà i la mobilitat horitzontal de persones, matèria i energia. » a *Medi ambient, Tecnologia i Cultura*, 1993, nº 5, pp. 42-53.

CLOUT, Hugh, « Le transport de voyageurs en Grande-Bretagne rurale. » a *Norois*. 1973, núm. 79, pp. 439-455.

CORTÉS SAMPER, Carlos, *Población y economía rural en la "Montaña de Alicante"*, Sant Vicent del Raspeig, Publicaciones de la Universidad de Alicante, 2009, 503 pp.

DOMINGO, I., « Fomento garantiza la continuidad del tren a Teruel y a Alcoy al incluirlos en la red general » a *Las Provincias* [en línia], (23.04.2015), <<http://www.lasprovincias.es/comunitat/201504/24/fomento-garantiza-continuidad-tren-20150423235839-v.html>>. [Consulta: 02/07/2015].

DONET I SÁNCHEZ, Isabel, « Alarma en el tren » a *VilaWeb.cat* [en línia], (24.02.2015), <<http://www.vilaweb.cat/noticia/4233163/20150224/alarma-tren.html>>. [Consulta: 02/07/2015].

EP., « El presupuesto del Plan Pive 6 está agotado » a *20 minutos.es* [en línia], (02.11.2014), <<http://www.20minutos.es/noticia/2282937/0/presupuesto-plan-pive6/ayudas-compra-coche/agotado/>>. [Consulta: 02/07/2015].

FUNDACIÓN BANCAJA, «Compañía de los Ferrocarriles Económicos de Villena a Yecla y Alcoi». a FUNDACIÓN BANCAJA *Gran Enciclopedia Temática de la Comunidad Valenciana* [CD-ROM] València, Editorial Prensa Valenciana. 2009.

GILG, A.W., «Rural Transport, service provision and deprivation» a *An introduction to Rural Geography*, Londres, Edward Arnold, 1985.

GUTIERREZ PUEBLA, Javier, «Crisis y perspectivas de futuro en el transporte colectivo del medio rural», a *Estudios Geográficos*, 1988, vol. 49, nº193, pp. 559-580.

GUTIERREZ PUEBLA, Javier, «El comportamiento espacial de la población en sus desplazamientos diarios » a *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 1985, núm. 5, pp. 283-289.

GUTIERREZ PUEBLA, Javier, «Indicadores de accesibilidad en el transporte público en el medio rural: una propuesta metodológica», a *Estudios Geográficos*, 1991, vol. 52, nº203, pp. 205-222.

HOYLE, B.S. i R.D KNOWLES (Coords.), *Modern Transport Geography*, Londres, Belhaven Press, 1992, 275 pp.

IBEAS POTRILLA, A., J.M. DÍAZ PÉREZ DE LA SATRAMOURA, i J.L. BERODIA, «Hacia un modelo de transporte mediante la gestión compartida en Comunidades Autónomas con pequeña población. El caso de las políticas ferroviarias » a *El Futuro de los espacios rurales*, Santander, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, 2004, pp. 193-202.

INSTITUT IGNASI VILLALONGA D'ECONOMIA I EMPRESA, *Debat sobre les infraestructures a les Comarques Centrals Valencianes*. Gandia, Institut Ignasi Villalonga d'Economia i empresa, 2008.

LLOPIS, Javier, « El pecado imperdonable » a *Diario Información* [en línea], (05.04.2015), <<http://www.diarioinformacion.com/opinion/2015/04/05/pecado-imperdonable/1617617.html>>. [Consulta: 02/07/2015].

METRO DE MADRID, *Informe Anual* [en línea], Madrid, Metro de Madrid, 2013, <<https://www.metromadrid.es/export/sites/metro/comun/documentos/memoria/2013/Informe-Anual-2013.pdf>>. [Consulta: 02/07/2015].

MIRALLES-GUASCH, Carme, *Ciudad y transporte: El binomio imperfecto*. Barcelona, Ariel, 2002, 250 pp.

MIRALLES-GUASH, Carme i Àngel CEBOLLADA, « Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la Geografía Humana » a *Boletín de la A.G.E.* 2009, núm. 50, pp.193-216.

MIRALLES-GUASH, Carme, « Las encuestas de movilidad y los referentes de los transportes » a *EURE*, 2012, núm.115, pp. 33-45.

MIRALLES-GUASH, Carme, « Presentación: Dossier metodologías y nuevos retos en el análisis de la movilidad y el transporte » a *Revista Transporte y Territorio*, 2013, núm.6, pp. 1-6.

MOSSELEY, M.J., *Accessibility: the rural challenge*. Londres, Methuen, 1979.

MOZOS TOUYA, Isabel., « Obligaciones especiales de servicio público en el transporte rural » a *REALA*, 2000, núm. 282, pp. 119-156.

NOACK, Eva, «Are rural women mobility deprived? – A case study from Scotland» a *Sociologia Ruralis*, 2011, vol. 51, pp. 79-97.

NUTLEY, S., «Rural Areas: the accessibility problem» a *Modern Transport Geography*, Londres, Belhaven Press, 1992, pp. 125-154.

NUTLEY, S., *Transport policy appraisal and personal accessibility, Wales*, Norwich, Geo Books, 1983.

OLIVA SERRANO, Jesús, «Movilidad laboral y estrategias de arraigo rural» a *Revista Española de Estudios Agrosociales y pesqueros*, 2006, núm. 211, pp. 143-187.

ONTINYENT, «Fomento es planteja de posar autobuses en substitució del tren Xàtiva-Alcoi» a *VilaWeb.cat* [en línia], (13.02.2015), <<http://www.vilaweb.cat/noticia/4231569/20150213/fomento-planteja-posar-autobuses-substitucio-tren-xativa-alcoi.html>>. [Consulta: 02/07/2015].

PAÍS VALENCIÀ, GENERALITAT VALENCIANA, *Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana*, [En línia], València, Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge, 2010, < http://www.citma.gva.es/estatico/areas/estrategia_territorial/index.htm> [Consulta: 25/06/2015].

PESQUERA GONZÁLEZ, M.A., «El transporte y las comunicaciones en los espacios rurales. Nuevas logísticas y redes» a *El Futuro de los espacios rurales*, Santander, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, 2004, pp. 179-192.

POTRYKOWSKI, M. y TAYLOR, Z., *Geografía del Transporte*, Barcelona, Ariel, 1984.

REDACCIÓ, «Paco Agulló cree que será la legislatura de las inversiones en el tren Alcoi-Xàtiva» a *Página 66.com* [en línia], (05.04.2015), <<http://pagina66.com/not/100735/paco-agullo-cree-que-sera-la-legislatura-de-las-inversiones-en-el-tren-alcoi-xativa>>. [Consulta: 02/07/2015].

RIOL JURADO Ricard i Xavier LUJAN CALVO, *TREN 2020. Propuesta ferroviaria para una nueva realidad*, [En línia], Barcelona, Promoció del Transport Públic, 2013, <<http://www.transportpublic.org/images/pdf/20130500-tren2020-completo.pdf>> [Consulta: 26/06/2015]

RODRÍGUEZ BUGARÍN, M., «Soluciones para líneas rurales de débil tráfico» a *El Futuro de los espacios rurales*, Santander, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, 2004, pp. 203-224.

SANCHIS DEUSA, Carmen, «Redes de Transporte público de viajeros por carretera y delimitación comarcal en el País Valenciano» a *Cuadernos de Geografía*, 1987, núm 42, pp. 181-192.

SANCHIS DEUSA, Carmen, *El transporte en el País Valenciano: carreteras y ferrocarriles*. València. Universitat de València. 1988, 304 pp.

SANZ, Alfonso, Pilar VEGA i Miguel MATEOS, *Las cuentas ecológicas del transporte en España*, Madrid, Libros en Acción, 2014, 151 pp.

SEGOVÍA MARTÍN, Raquel, « Los discursos publicitarios en la imagen social del transporte: lo privado vs lo público » a *Cuadernos de Geografía*, 2000, núm. 81-82, pp. 119-132.

SEGUI PONS, J.M. y PETRUS BEY, J.M., *Geografía de redes y sistemas de Transporte*, Madrid, Síntesis, 1991.

STARKEY, Paul *et al.*, « Mejora de la Movilidad Rural: Opciones para el Desarrollo del Transporte Motorizado y No Motorizado en las Areas Rurales » a *World Bank Technical Paper*, 2002, núm. 25.

TORMO SANTONJA, Jordi, *El Comtat: diagnòstic territorial i estratègies de futur*, Muro, Ajuntament de Muro, Regidoria de Cultura, 2006, 199 pp.

TORMO SANTONJA, Jordi, *Mariola: Sistema productivo y estrategia territorial*, Sant Vicent del Raspeig, Publicaciones de la Universidad de Alicante, 2011, 301 pp.

TRUCHIS, M., « Transports publics en zones peu peuplées » a *Économie rurale*, 1981, núm 142. pp. 61.

VENARD, J.-L., « La demande de services ruraux: besoins et symboles. L'exemple des transports en commun. » a *Économie rurale*, 1977, núm.118, pp. 41-46.

10.2. Els recursos electrònics

Àrea de Transports, Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient. Pàgina web: <<http://www.citma.gva.es/ca/web/transportes>>. [Consulta: 02/07/2015].

Departament de Salut d'Alcoi, Conselleria de Sanitat. Pàgina web: <<http://alcoi.san.gva.es/val/index.htm>>. [Consulta: 02/07/2015].

Diccionari de l'Institut d'Estudis Catalans. Pàgina web: <<http://dlc.iec.cat/>>. [Consulta: 02/07/2015].

Guia de Centres Docents, Conselleria d'Educació, Cultura i Esports. Pàgina web: <<http://www.cece.gva.es/ocd/areacd/val/guiadecentros.asp>>. [Consulta: 02/07/2015].

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/_/126710751759/Comunicacion?plantillaObligatoria=PlantillaContenidoNoticiaHome>. [Consulta: 09/11/2014].

Institut Valencià d'Estadística (IVE), Conselleria d'Economia, Indústria, Turisme i Ocupació. Pàgina web: <<http://www.ive.es/>>. [Consulta: 02/07/2015].

Instituto Nacional de Estadística (INE). Pàgina web: <<http://www.ine.es/>>. [Consulta: 02/07/2015].
Líneas Regulares, Autobuses La Concepción. Pàgina web: <<http://www.laconcepcion.net/LineasRegulares.aspx>>. [Consulta: 02/07/2015].

Líneas regulares, Autobuses Travicoi. Pàgina web: <<http://www.travicoi.com/linea.aspx?idLineaRegular=33>>. [Consulta: 02/07/2015].

Plataforma « Salvem el Tren ». Pàgina web: <<http://salvemeltren.blogspot.com.es/>>. [Consulta: 02/07/2015].

Red nacional de ferrocarriles españoles (Renfe). Pàgina web: <<http://www.renfe.com/>>. [Consulta: 02/07/2015].

Rutas SuBús, Grupo Subus-Vectalia. Pàgina web: <<http://www.subus.es/rutas/>>. [Consulta: 02/07/2015].

10.3. La legislació

Decret 77/1984, de 30 de juliol, del Consell de la Generalitat Valenciana, sobre regulació del transport escolar (DOGV 3.562 de 9/08/1984).

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (BOE de 31/07/1987).

Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana (DOCV 6.495 de 05/04/2011).

Llei 6/2013, de 26 de desembre, de Pressupostos de la Generalitat per a l'exercici 2014 (DOCV 7.182 de 30/12/2013).

Llei 8/2014, de 26 de desembre, de Pressupostos de la Generalitat per a l'exercici 2015 (DOCV 7.433 de 30/12/2014).

Llei 9/2009, de 20 de novembre, de la Generalitat, d'Accessibilitat Universal al Sistema de Transports de la Comunitat Valenciana (DOCV 6.152 de 25/11/2009).

Ordre 19/2014, de 8 de setembre de 2014, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient, per la qual es modifiquen les tarifes dels servicis de transport públic de viatgers en automòbils de turisme de l'Àrea de Prestació Conjunta de l'Alcoià-el Comtat (DOCV 7.360 de 15/09/2014).

Ordre de 12 de maig de 2005, de la Conselleria de Sanitat, per la qual es creen els Departaments de Salut (DOCV 5.656 de 10/12/2007).

Ordre de 7 de juliol de 2009, de la Conselleria d'Infraestructures i Transport, per la qual es crea l'Àrea de Prestació Conjunta de l'Alcoià-el Comtat per als servicis de transport públic de viatgers en automòbils de turisme (DOCV 6.057 de 15/07/2009).

Resolució de 10 de setembre de 2013, de la Direcció General de Transports i Logística, per la qual es dóna publicitat a les subvencions concedides, basant-se en l'Orde 4/2013, de 4 de març, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient, de convocatòria d'ajudes per a 2013 a les empreses concessionàries de servicis regulars de transport públic de viatgers per carretera que recorren per les àrees rurals de la Comunitat Valenciana i que mantenen línies de dèbil trànsit (DOCV 7.115 de 20/09/2013).

Resolució de 22 d'abril de 2015, de la Direcció General de Transports i Logística, per la qual s'aprova inicialment i se sotmet al tràmit d'informació pública i institucional el projecte de servici públic de transport de viatgers d'Alcoi- Alacant i filloles CVA-015 (DOCV 7.519 de 06/05/2015).