

CARMEN SANCHIS DEUSA

REDES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA Y DELIMITACIÓN COMARCAL EN EL PAÍS VALENCIANO

RESUMEN

Este trabajo tiene como principal objetivo poner de relieve la importancia del factor transporte, o más concretamente los flujos de personas a través del transporte público por carretera, en la delimitación de unas comarcas que puedan ser operativas desde un punto de vista administrativo y al mismo tiempo puedan servir de base para estudios de análisis regional. El espacio elegido, el definido por las áreas de influencia de las ciudades de Alzira, Xàtiva, Gandia y Alcoi, es muy representativo por su dinamismo económico y por cuanto que pone al descubierto la inadecuación entre las actuales divisiones comarcales y las áreas de influencia reales de las capitales comarcales.

RÉSUMÉ

Le principal objectif de ce travail est de souligner l'importance du facteur transport, ou concrètement les mouvements des personnes qui utilisent le transport routier publique, pour la délimitation des territoires qui peuvent être operatives d'un point de vue administratif et en même temps peuvent servir de base pour des études d'analyse régionale. L'espace choisi, défini par les zones d'influence des villes d'Alzira, Xàtiva, Gandia et Alcoi, est très représentatif par son dynamisme économique et parce qu'il montre l'inadéquation existante entre les divisions actuelles des territoires et les zones d'influence réelles des capitales territoriaux.

1. INTRODUCCIÓN Y JUSTIFICACIÓN

En el País Valencià el tema de la comarcalización para la distribución de los servicios y administración territorial viene siendo sometido a un agrio debate desde hace varios años, sin que se haya podido llegar por el momento a un acuerdo que satisfaga a las partes que intervienen en el mismo (geógrafos, economistas, políticos, etc.). En el momento actual existen varias comarcalizaciones de uso corriente, diferentes entre sí, tanto a nivel universitario (para la realización de estudios, informes, tesis, etc.) como a nivel de la Administración. Las diferencias no están ya sólo entre la administración central y la autonómica, sino que

dentro de la propia Generalitat Valenciana no ha habido un compromiso para que todas las consellerías adoptasen una misma comarcalización.

Nuestra intención en este trabajo es únicamente la de ofrecer un criterio a tener en cuenta para cualquier proyecto de comarcalización que pretenda recoger los flujos ya establecidos de viajeros o las áreas de influencia de las ciudades con entidad suficiente (por concentración de población y servicios) para poder desempeñar la función de verdaderas capitales comarcales.

Para ello hemos elegido una unidad espacial localizada a mitad de camino entre València y Alacant, en la cual destacan una serie de ciudades relativamente independientes en la dotación de servicios, como son Alzira, Xàtiva, Gandia y Alcoi, cada una de la cuales es a su vez cabecera de una red de líneas regulares de autobuses de viajeros que revelan áreas de influencia lo suficientemente amplias y pobladas como para poder ser calificadas de «comarcas operativas» desde un punto de vista funcional administrativo y comercial. Ninguna de ellas contaría con menos de 30 municipios en su demarcación, ni bajaría nunca de los 100.000 habitantes.

La novedad estriba en que estas «comarcas operativas» no coinciden en sus límites con los de las comarcas dibujadas sobre este mismo espacio hasta la fecha, a pesar de que precisamente en esta parte del País Valenciano es donde menos diferencias hay entre las numerosas clasificaciones comarcales al uso. Así, empezando por la más septentrional, la actual delimitación de la comarca de la Ribera Alta (capital Alzira) se ajusta sólo parcialmente a la verdadera área de influencia predominante de Alzira, ya que por la parte norte hay pueblos, como Torís, Montserrat, Montroi y Real de Montroi, que no tienen ningún medio de enlace público con su supuesta capital comarcal, mientras que otros, como Alginet y Benifaió, basculan claramente más hacia Valencia que hacia Alzira. Por el sur, la delimitación entre la Ribera y la Costera (capital Xàtiva) no coincide con la de las áreas de influencia, según las cuales Alzira debería ceder a Xàtiva poblaciones como Manuel, Rafelguaraf, Castelló de la Ribera y Cárcer, entre otras de menor entidad.

La pequeña comarca de la Canal de Navarrés (capital Enguera) se revela como una auténtica ficción a escala funcional, y aparece más como una subcomarca (con una unidad apoyada en el relieve físico, la *canal*, y en el factor lingüístico, lengua de transición) que, por lo que a las líneas de autobuses se refiere, habría que incluirla en el área de Xàtiva y, en menor proporción, en la de Alzira.

La comarca de la Costera es una «comarca física» (Vall de Montesa-Xàtiva-Barxeta) que se incluye íntegramente dentro del área de Xàtiva, pero sin agotarla. La red de autobuses centrada en Xàtiva rebasa ampliamente por el norte y por el sur a la Costera, y pone de manifiesto la influencia hegemónica de Xàtiva sobre sus antiguos territorios municipales (Edad Media y Moderna), abarcando las poblaciones ya citadas anteriormente de la comarca Ribera Alta y otras muchas, por el sur, de la comarca Vall d'Albaida, como son l'Olleria, Montaverner, Benigànim y Llutxent, por citar sólo las mayores.

La Vall d'Albaida es una comarca «perfecta» desde el punto de vista físico,

enmarcada como está por dos alineaciones montañosas. Sin embargo, desde el punto de vista funcional, la unidad comarcal no aparece por ninguna parte. Su teórica capital, la industriosa Ontinyent, apenas ejerce una influencia clara sobre la media docena de municipios circundantes, mientras que la restante treintena de municipios del valle se reparte entre las áreas de influencia de Xàtiva, como ya hemos dicho, y de Gandia.

Con la comarca de la Safor (capital Gandia) sucede algo parecido como con la Costera, aunque en menor grado, en el sentido en que la comarca física de la Safor se incluye en el área de influencia de Gandia, pero no la agota. En este caso los límites deberían recorrerse hacia el sur, absorbiendo al municipio de Pego (ahora atribuido a la comarca del Marquesat de Dénia) y, sobre todo, hacia el oeste, incorporando más de media docena de municipios de la Vall d'Albaida, como Castelló de Rugat, Montitxelvo, Salem, Terrateig, etc.

Por último, la comarca de les Valls d'Alcoi conservaría intacta su delimitación por el norte y por el este, mientras que por el oeste y suroeste debería absorber al municipio de Banyeres, que algunas comarcalizaciones atribuyen al Alto Vinalopó (capital Villena), por aquello de que dicho río nace en esta población, y a los de Ibi, Onil y Castalla, los tres en la pequeña comarca de Foia de Castalla, otra de las que sólo argumentando su unidad en las formas del relieve (la hoya) es posible calificar de comarca.

2. LAS ÁREAS RESULTANTES EN FUNCIÓN DEL FACTOR TRANSPORTE PÚBLICO POR CARRETERA

En las páginas siguientes vamos a exponer el proceso de descripción y análisis de las redes de transporte público de viajeros en líneas de autobuses de servicio regular por los que hemos llegado a las propuestas de áreas de influencia. Sin olvidar que la consideración del transporte por ferrocarril y los aforos de carreteras posiblemente ayudarían a perfilar con más detalle dichas áreas, en el presente trabajo sólo vamos a tener en cuenta el transporte público por carretera.

2.1. *Alzira como centro de una red de autobuses de ámbito comarcal*

Alzira, capital histórica, comercial y de servicios de una gran comarca como es la Ribera del Xúquer, con 263.000 habitantes, ha desarrollado en torno a sí una red de líneas de autobús relativamente densa que le permite estar clasificada dentro del grupo de primer orden entre las capitales comarcales, aunque la proximidad de Valencia le resta influencia sobre algunos municipios comarcanos, especialmente de la mitad septentrional, y lo mismo le sucede con otros del extremo meridional que quedan bajo el área de influencia de Xàtiva. Alzira es cabecera de 12 líneas de autobús, 10 de las cuales se dirigen a poblaciones de la comarca y 2 a Valencia y a Gandia, respectivamente. Al mismo tiempo tienen su paso por

Alzira otras 4 líneas (Carcaixent-Valencia, Carcaixent-Gandia, Tavernes de Valldigna-Valencia y la Pobla Llarga-Cullera). En su conjunto son, por tanto, 16 las líneas que afectan directamente a Alzira, con una media diaria de 80 servicios, de los que 57 están establecidos entre Alzira y 28 poblaciones comarcanas con las que la primera desempeña en mayor o menor medida su función de capital. Otros 18 servicios corresponden a la ciudad de Valencia, y éstos son los que hasta cierto punto sirven para medir a su vez el grado de dependencia de Alzira con respecto a la capital regional, de la que dista 38 kilómetros. Finalmente, los servicios entre Alzira y otras cabeceras de tráfico de su mismo rango se reducen a 5, todos ellos con Gandia.

A la hora de delimitar el área de servicios de autobús de Alzira, prescindiendo lógicamente de sus relaciones con centros de igual o superior rango (Gandia y Valencia), se descubre que la misma llega por el oeste con un servicio, hasta Bicorp (51 Km), pequeña población de la Canal de Navarrés, subcomarca que, sin embargo, se incluye también dentro del área de influencia de Xàtiva, ya que de la misma sólo en tres poblaciones (Bicorp, Quesa y Navarrés) tiene parada el único servicio de la línea Bicorp-estación de Alzira, mientras que con Xàtiva hay establecidos muchos más servicios que cubren toda aquella comarca. La Vall de Càrrecer, aunque compartida en cierta medida con Xàtiva (3 servicios) bascula algo más hacia Alzira, con 6 servicios diarios, 3 por la margen derecha del Xúquer, que paran en Sumacàrrecer, Cotes, Càrrecer, Alcàntera del Xúquer y Beneixida, y 3 por la margen izquierda, que afectan a Antella y Gavarda.

Por la parte meridional, los pueblos ribereños del río Albaida (Castelló de la Ribera, Senyera, Manuel), así como también l'Énova y Rafelguaraf, quedan claramente dentro del área de Xàtiva, ya que, excepto Castelló de la Ribera (3 servicios a Alzira y 4 a Xàtiva), ninguno de los restantes tiene servicio de autobús con Alzira, y sí los tiene, en cambio, con Xàtiva. En realidad en esta dirección meridional, y siguiendo la carretera comarcal C-3,320, la hegemonía de Alzira en cuanto a servicios de autobús tan sólo llega a la Pobla Llarga (8'2 Km).

Por la zona oriental, hacia la Ribera Baixa, Alzira cuenta con las líneas de Albalat de la Ribera (1 servicio), Sueca (4 servicios), Cullera (3 servicios) y la de Gandia por Corbera (3 servicios). En cualquier caso, y a excepción de Llaurí y Corbera, el resto de poblaciones, y muy especialmente las dos mayores, Sueca y Cullera, mantienen muchos más servicios con Valencia que con Alzira. Lo mismo sucede con las poblaciones situadas en la parte septentrional, mucho más cercanas a Valencia que las anteriores, y con las alineadas sobre la carretera N-340, una de las rutas con mayor intensidad de servicios de autobús. En esta última se suceden Alberic, Massalavés, l'Alcúdia y Alginet, sólo dos de las cuales (Alberic y l'Alcúdia) cuentan con servicios de autobús hasta Alzira, que aun siendo relativamente altos (8 en el caso de Alberic) todavía quedan muy lejos de la veintena de servicios de las líneas de paso hacia Valencia. La pequeña subcomarca de la Vall dels Alcalans queda sólo parcialmente dentro del área de influencia de Alzira, ya que la línea Catadau-Alzira (4 servicios) sólo sirve a los habitantes de Alfarp, Llombai y Catadau, mientras que la línea Alfarp-Valencia (6 servi-

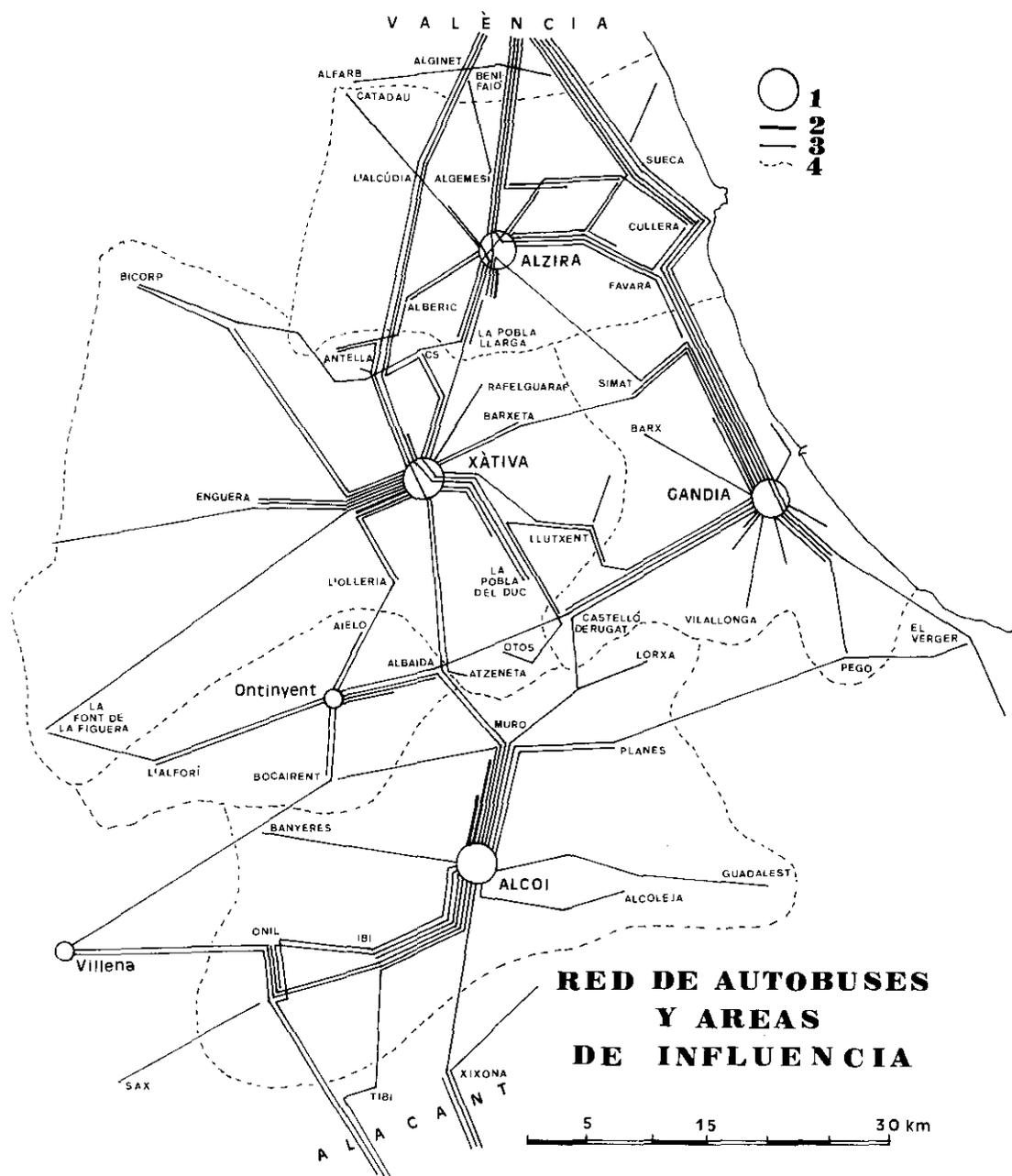


Fig. 1.—1: «Capital» de área. 2: Línea de autobús con más de 10 servicios diarios. 3: Idem con menos de 10. 4: Límite de área.

cios) cubre, además de estas poblaciones, las de Real de Montroi, Montroi y Montserrat.

En conclusión, aunque el área de servicios de autobús de Alzira cubra una extensión bastante grande, la que podríamos llamar su área de hegemonía, apenas se extiende más allá de las poblaciones más inmediatas a la misma: Alberic, Guadassuar, Algemés, Albalat, Corbera y la Pobla Llarga, ninguna de las cuales dista más de 10 Km de la mencionada capital comarcal. A tono con una menor distancia y un mayor tamaño de los núcleos las mayores intensidades de servicios se registran entre Alzira y Carcaixent (21 servicios) y entre Alzira y Algemés (30 servicios).

2.2. *Xàtiva y su área de influencia supracomarcal*

Xàtiva (23.920 habitantes), capital de la comarca de la Costera, es, entre los de su rango, el centro de menor entidad demográfica. Pese a ello, por el número de líneas de las que es cabecera y por el número de servicios que concentra, es la base de una de las redes subregionales más densa y con una proyección espacial que rebasa ampliamente los límites estrictos de la Costera, extendiéndose a toda la Canal de Navarrés y a parte de las comarcas de la Ribera y la Vall d'Albaida, sumando un total de más de 50 municipios.

Xàtiva, sin estar ubicada sobre ningún gran eje rutero, como lo están Gandia y Elx, sin ser tampoco una gran ciudad, como Alcoi, y sin estar su comarca tan poblada como la Ribera, concentra sobre sí un mayor número de líneas (26 en total), y en cuanto al número de servicios sólo es rebasada de una manera contundente por Gandia. Razones de tipo histórico, como el carácter de «capital» que en el pasado desempeñó Xàtiva sobre una amplia zona y su condición de importante centro ferroviario, pueden ayudar a explicar cómo esta ciudad ha logrado desarrollar una red propia de servicios de autobús tan importante.

De las 26 líneas que confluyen en Xàtiva, 4 corresponden a líneas de paso cuyo destino principal es València. De estas cuatro sólo una, la de Alcoi-València, tiene un carácter interprovincial y nace fuera del área de Xàtiva. Las otras 3, sin embargo, tienen su origen en poblaciones del área setabense y hacen escala en Xàtiva, a veces dando un rodeo, para dirigirse luego hacia València: líneas de Énguera-València, Otos-València y la Pobla del Duc-València. Al margen hay que hacer constar también la presencia de otras 4 líneas que, sin pasar por Xàtiva, afectan a poblaciones de su área. Se trata de las líneas Bicorp-València, Navarrés-València, Villena-València y Ontinyent-València, que toman todas ellas el gran eje rutero que es la carretera N-430 en l'Alcúdia de Crespins, población situada a 8 Km al oeste de Xàtiva.

Pero lo más característico de Xàtiva son las 21 líneas que tienen como cabecera esta ciudad, una de las pocas que en el País Valenciano dispone de estación central de autobuses, situada junto a la estación ferroviaria, hecho que pone en evidencia que el transporte de viajeros es una de las funciones más desarrolladas y atendidas por la ciudad de Xàtiva. En cuanto al número de servicios que con-

fluyen en esta ciudad su total es de 83, de los que 63 están establecidos con núcleos de rango inferior, 12 con núcleos del mismo rango (Alzira, Gandia y Alcoi) y 8 con Valencia.

La delimitación del área de influencia de la red de Xàtiva es relativamente fácil, aunque hay algunas zonas de influencia compartida con Alzira, Gandia, Ontinyent e incluso con la misma Valencia. Adoptando el mismo esquema preestablecido por las rutas de tráfico que canalizan los servicios de autobús, iniciamos la descripción en dirección noroeste por la carretera comarcal C-322, que sirve de acceso desde Xàtiva a las comarcas de la Canal de Navarrés y el Valle de Ayora. Con la segunda de estas comarcas, Xàtiva sólo mantiene un servicio diario, el de la línea Carcelén-Xàtiva, por Ayora y Énguera, y es sólo a partir de esta última ciudad cuando se intensifican los servicios (cuatro) lo suficiente como para poder hablar de área de influencia decisiva con respecto a Xàtiva. Entre los pueblos de la Canal de Navarrés (sin contar Énguera) y Xàtiva hay establecidas 2 líneas, una con origen en Bicorp y otra con origen en Navarrés, que suponen un total de 4 servicios diarios. Aunque esta misma comarca cuenta con otros 3 servicios que se dirigen a Valencia sin pasar por Xàtiva, y un cuarto servicio muy parcial a la estación de Alzira, no cabe duda que la subcomarca de Énguera-la Canal de Navarrés bascula mucho más hacia Xàtiva que hacia cualquier otro centro.

Por las rutas que se dirigen hacia el norte (carreteras N-340 y comarcal C-3.320) el área de Xàtiva entra en contacto con la de Alzira, cosa nada extraña si se tiene en cuenta la escasa distancia, 21 Km, que media entre uno y otro centro. Se crea así una zona de influencia compartida en la que, como se ha dicho anteriormente, Xàtiva posee una notable ventaja con respecto a Alzira en poblaciones como Castelló de la Ribera, Manuel-l'Énova y Rafelguaraf, mientras que en las poblaciones de la Vall de Càrcer el número de servicios es sólo ligeramente superior en dirección a Alzira.

Por los cuadrantes oriental y sudoriental el área de Xàtiva entra en contacto con la de Gandia a través de varios puntos. Por el más septentrional de ellos discurre la línea Xàtiva-Gandia, por Barxeta y la Valldigna. En este caso el punto de inflexión aparece nítidamente dibujado entre Barxeta (8 servicios a Xàtiva por 4 a Gandia) y Simat de Valldigna (4 y 13, respectivamente), por lo que el límite entre áreas, además de estar claro, coincide con los límites comarcales tradicionales. Por el sureste las líneas que proceden de los pueblos de la mitad oriental de la Vall d'Albaida (Otos, la Pobla del Duc, Benigànim y Benicolet) prestan un total de 6 servicios en un área en donde también están presentes las líneas que van hacia Gandia procedentes de Alcoi, Ontinyent y Castelló de Rugat. Por el número de servicios los pueblos alineados a lo largo de la carretera comarcal C-320 (Castelló de Rugat, Rugat, Montitxelvo y Terrateig) quedan bajo el área de Gandia, beneficiándose de los numerosos servicios de las líneas procedentes de Alcoi y Ontinyent. En realidad, el área compartida se reduce a las poblaciones de la Pobla del Duc, Benigànim, Quatretonda, Llutxent y Benicolet. Las dos primeras basculan claramente hacia Xàtiva, con la cual mantienen 4 y 5 servicios, respecti-

vamente, frente a sólo 2 con Gandia. Por su parte, Quatretonda, Llutxent y Benicolet constituyen una zona vacilante entre Gandia y Xàtiva.

En dirección sur, por las carreteras N-340 (a Alcoi) y comarcal C-3.316 (a Ontinyent), los puntos de inflexión aparecen claros entre el Palomar y Albaida, en la primera, y entre l'Olleria y Aiello de Malferit, en la segunda. Por la carretera N-340 discurren las líneas de Alcoi-València y Atzeneta d'Albaida-Xàtiva, con un total de 6 servicios a partir de Palomar, y que se hacen extensibles a Montañer, Alfarrasí y Bellús, mientras que Albaida, que no se ve afectada por la línea de Atzeneta, sólo mantiene 3 servicios con Xàtiva, frente a los 7 con Ontinyent, de la que está mucho más cerca, y los 4 con Alcoi. Por la otra ruta, la carretera comarcal C-3.316, l'Olleria tiene 5 servicios con Xàtiva y otros 5 con Ontinyent. Para incluir a l'Olleria dentro del área de Xàtiva nos apoyamos en que la mayor parte de sus servicios corresponden a una línea propia entre ambos núcleos (línea de l'Olleria-Xàtiva), mientras que en sus relaciones con Ontinyent, l'Olleria es servida por líneas de paso. Otro punto de apoyo a favor de Xàtiva son los horarios de los servicios, ya que de l'Olleria a Xàtiva los autobuses parten a primera hora de la mañana y primera hora de la tarde, mientras que en dirección a Ontinyent pasan a última hora de la mañana y última hora de la tarde.

Por último, y en dirección suroeste siguiendo la carretera N-430, que recorre toda la Vall de Montesa, sólo hay registrada una línea denominada de la Font de la Figuera a Xàtiva, con cuatro servicios y paradas en las poblaciones de esta Vall: Moixent, Vallada y Montesa, todas las cuales quedan bajo el área de influencia decisiva de Xàtiva, ya que la Font sólo cuenta con otra línea de autobús a Ontinyent y en este caso con un único servicio.

Dentro de la ya delimitada área de Xàtiva todavía queda por señalar la presencia de otras dos líneas de corto recorrido, pero de gran intensidad de servicios: líneas de Xàtiva a la Llosa de Ranes (5 servicios) y de Xàtiva a Canals (12 servicios). El segmento comprendido entre Xàtiva y la conurbación de l'Alcúdia de Crespins-Canals es, si sumamos todos los servicios que confluyen en el mismo (29 en total), el de mayor intensidad de toda el área.

2.3. *Gandia, centro de transportes de la Safor*

Gandia (48.558 habitantes), capital de la poblada comarca de la Safor (130.000 habitantes), en donde no existe ningún otro núcleo con la entidad suficiente como para hacerle la competencia, ha desarrollado en torno a sí una red de servicios de autobús sobre la que ejerce una polarización tal que no deja lugar a más líneas de autobús que las que tienen como cabecera principal a la propia Gandia. Esto no supone la inexistencia de otras líneas de paso que tienen como referencia principal a València, pues no hay que olvidar que por Gandia discurre la carretera N-332, que es uno de los más importantes ejes de comunicación de España.

En su conjunto Gandia es cabecera de 16 líneas, 5 de las cuales rebasan ampliamente el marco comarcal de la Safor, extendiendo el área de influencia decisiva

va más allá de sus límites, y se dirigen a grandes ciudades, como València, Alzira, Xàtiva, Ontinyent y Alcoi. A éstas hay que añadir las otras 6 líneas de paso que unen a València con Alacant y otras importantes ciudades del litoral (Dénia, Benidorm, la Vila-joiosa, etc.), todas las cuales permiten hacer de Gandia una de las ciudades mejor comunicadas por autobús de todo el País Valenciano, tanto por la longitud de las líneas como por la importancia de las poblaciones con las que está comunicada.

Gandia es también, entre las de su rango, la que mayor número de servicios diarios concentra, ya que suma 132, sin contar otros 68 que no salen fuera del término municipal (Grau de Gandia, Beniopa, etc.). De los 132 servicios que rebasan el límite municipal, 91 lo son con poblaciones de rango inferior, 28 con las dos capitales de rango superior, València y Alacant, y 13 con los centros vecinos de su mismo rango: Alzira (5 servicios), Xàtiva (4 servicios) y Alcoi (4 servicios).

La delimitación de lo que podríamos considerar área de influencia decisiva de Gandia es relativamente sencilla dado que, excepto en la mitad oriental de la Vall d'Albaida, que comparte con Xàtiva, en el resto de los casos los puntos de inflexión se aprecian muy nítidamente, cuando no se trata ya de verdaderas líneas cerradas, como sucede con varias de las intracomarcales (las de Barx, Ador, Vila-longa, la Font d'En Carròs, Piles, etc.).

Por la parte septentrional, siguiendo la carretera N-332 y luego la carretera C-3.322, los puntos de inflexión se producen a partir del cruce de Tavernes de la Vallidigna, en dirección València, y de Simat de Vallidigna, en dirección a Alzira y Xàtiva, de tal manera que la subcomarca de la Vallidigna queda totalmente integrada en el área de influencia decisiva de Gandia, ciudad con la que mantiene 13 servicios diarios, frente a 4 con Xàtiva y 8 con Alzira. En este caso los límites de área y de comarca coinciden totalmente.

No sucede lo mismo por el extremo meridional, siguiendo la carretera N-332 hasta Oliva y la carretera comarcal C-3.318 hasta Pego, localidad esta última que, aun estando en la comarca del Marquesat de Dénia, no cuenta con ningún servicio directo a su capital comarcal (mantiene 2 servicios a través del Verger), mientras que con Gandia cuenta con 6 servicios diarios. A partir de Oliva, y siguiendo la carretera N-332 en dirección a Alacant, no puede apreciarse ningún punto de inflexión hasta Gata de Gorgos, que no es sino el mismo límite entre las dos grandes áreas de València y Alacant. Sin embargo, la gran intensidad de servicios que circulan por este gran eje litoral no debe hacernos perder de vista que en la comarca del Marquesat, y excepto en el caso de Pego, hay una red comarcal de autobuses que tiene como centro a la ciudad de Dénia (líneas de Verger y Ondara, Benidoleig, Xàbia, etc.). Aunque sea de un rango muy inferior al de Gandia, la red de Dénia goza de cierta autonomía y debe ser considerada como el límite meridional del área de influencia decisiva de Gandia, que en este caso alcanzaría hasta Pego y, por extensión, a la Vall d'Ebo y la Vall de Gallinera, que tienen su salida por Pego.

Por la zona occidental, la red de servicios de autobús de Gandia, siguiendo

la carretera C-320 (de Gandía a Almansa), se extiende hasta Ontinyent y Alcoi, siendo particularmente intenso el número de servicios hasta Castelló de Rugat (6 servicios), población de la Vall d'Albaida que, al igual que otras alineadas en esta misma carretera (Rugat, Montitxelvo y Terrateig), quedan evidentemente bajo el área de influencia decisiva de Gandía. En un área compartida con Xàtiva quedarían otras poblaciones también de la mitad oriental de la Vall d'Albaida, como Benicolet, Llutxent, Quatretonda, Benigànim y la Pobla del Duc, cuya delimitación precisa ya se ha hecho al tratar de la red de Xàtiva.

Dentro de esta área de influencia decisiva de Gandía, las mayores intensidades se registran, lógicamente, en las líneas de corto recorrido que no exceden el límite comarcal, en función de la distancia y del número de poblaciones servidas. Así, la línea de Vilallonga, por Potries, Beniarjó y Almoines, cuenta con 15 servicios diarios; la de la Font d'En Carròs, por Rafelcofer y Alqueria de la Comtesa, 12 servicios; la de Piles, 13 servicios, y la de Xeraco, 6 servicios, etc.

2.4. *Alcoi, cabeza de una red independiente*

La ciudad de Alcoi (65.396 habitantes) es el centro de servicios de autobús más independiente de todo el País Valenciano, ya que en ella se concentran 19 cabeceras de línea y, en contraposición, no cuenta con ninguna línea que sea de paso. También son contadísimas las líneas que, teniendo su origen en algún otro pueblo del área alcoyana, vayan a poblaciones de otras áreas.

La independencia de esta área puede explicarse tanto por razones históricas como por el aislamiento que durante largos años han sufrido les Valls d'Alcoi. No cabe duda de que en décadas pasadas, especialmente en los años veinte y treinta, que es cuando se crearon las líneas, la ciudad de Alcoi era el centro industrial y económico más importante de toda la mitad meridional del País Valenciano, superando en muchos aspectos a Alacant, la capital provincial. Al igual que sucediera con los trazados de ferrocarriles en el siglo XIX, cuando se proyectaron nada menos que cuatro líneas férreas que debían confluir en Alcoi y de las que se construyeron tres, cuando se otorgaron las concesiones de transporte público automovilístico fueron numerosos los empresarios que solicitaron líneas que tenían como referencia principal Alcoi. Muchas de aquellas líneas procedían de poblaciones alejadas que rebasaban los límites comarcales, lo que confería a Alcoi una capitalidad regional en este tipo de servicios. En los últimos años, la escasa rentabilidad de algunas de estas líneas, que servían áreas con débil densidad de población, ha determinado el cierre de las mismas. Así ha sucedido con las antiguas líneas de Alcoi a Benidorm, por Confrides; Alcoi a la Vila-joiosa, por Alcoleja y Sella, y Alcoi a Dénia, por Famorca.

En el momento actual, Alcoi, como se ha señalado anteriormente, es cabecera de 19 líneas de autobuses y cuenta con 68 servicios. De todos estos servicios 54 los tiene establecidos con núcleos de rango inferior, 10 con centros de rango superior y 4 con centros de rango igual al suyo. Este reparto tiene el mismo significado que el observado en el caso de Xàtiva, al margen del desigual peso demográ-

fico y económico de ambas ciudades, y permite afirmar que, en mayor medida que Xàtiva, Alcoi ejerce una polarización casi absoluta de los servicios de autobús de su área, algo que no se repite en las restantes áreas de su mismo rango (Alzira y Gandia).

La delimitación del área alcoyana no es nada difícil debido a su configuración radiocéntrica y su influencia decisiva tan nítidamente marcadas por los segmentos de inflexión o por el carácter cerrado de algunas de sus líneas. Partiendo del esquema radial de las carreteras que confluyen en Alcoi, hacia el norte y siguiendo en principio la carretera N-340 y luego otras secundarias parten las líneas que van a València, Ontinyent, por Albaida; Bocairent, por Agres; Gandia, por Beniarrés; el Verger, por Planes, y las de ámbito estrictamente comarcal a Planes, Muro d'Alcoi y Cocentaina. Los puntos de inflexión de la intensidad de servicios coinciden con los límites de la demarcación comarcal de les Valls d'Alcoi (Vall d'Agres, Serra del Benicadell), por lo que en esta dirección septentrional área y comarca son una misma cosa. A una distancia bastante similar, 31 Km a Xàtiva y 33 Km a Alcoi, la misma Ontinyent, y a pesar de su carácter de ciudad industrial, mantiene 2 servicios con Xàtiva, uno más que con la propia Alcoi. Dentro del área alcoyana, la mayor intensidad de servicios se registra hacia el norte, en donde están alineadas las dos poblaciones más próximas y más ligadas industrialmente a Alcoi, como son Cocentaina (47 servicios) y Muro (28 servicios). A tono con el tamaño de las poblaciones, muy reducida es la intensidad de servicios entre la ciudad de Alcoi y las poblaciones comarcanas situadas en la zona occidental y oriental de la misma. En la primera, Banyeres cuenta con 2 servicios diarios con Alcoi. En la parte oriental, las poblaciones situadas en la margen izquierda del río d'Alcoi (Gaianes, Beniarrés, Lorxa) disponen de 4 servicios, que presta la línea Alcoi-Gandia, y las situadas en la margen derecha (Benimarfull, Planes), de 3 servicios, 2 que presta la línea que va a Planes y uno de la que se dirige por la Vall de Gallinera al Verger. También con un servicio a Alcoi cuentan las poblaciones de la Vall de Guadalest (línea de Alcoi-Guadalest) y las vecinas Benifallim, Penàguila y Alcoleja (línea de Alcoi-Alcoleja).

Por la zona sur, mientras que la Foia de Xixona pertenece al área de Alacant (Xixona cuenta con 5 servicios a Alcoi por 11 a Alacant), la Foia de Castalla está totalmente integrada en el área de Alcoi, bien sea por razones de actividad industrial bien por su proximidad y fácil acceso a través de la Canal de Ibi. En su conjunto la Foia de Castalla tiene 8 servicios diarios de autobús con Alcoi, por sólo 3 con Alacant y otros 3 con Villena. En cambio, llama la atención la debilidad de los servicios entre la Foia de Castalla y el cercano núcleo industrial de Elda-Petrer (2 servicios, martes y sábados), pero es que precisamente éste es también el único gran centro urbano-industrial que dentro de un radio de 50 Km no mantiene servicios directos con Alcoi.

Teniendo en cuenta los puntos de inflexión de la intensidad de servicios, el área de influencia decisiva de Alcoi se ajusta de manera perfecta a los límites de su comarca natural, les Valls d'Alcoi, incluyendo además a la subcomarca de la

Foia de Castalla, en la que únicamente la pequeña población de Tibi comparte el mismo número de servicios con Alcoi y con Alacant. El carácter autónomo de la red alcoyana viene confirmado por la inexistencia de otras líneas que, teniendo como referencia cabeceras de igual o superior rango al de Alcoi, hagan parada en Alcoi, ya que esta ciudad es siempre origen o final. Así, no existe una línea Alacant-València por Alcoi, sino dos líneas que confluyen en Alcoi, es decir, una Alcoi-València y una Alcoi-Alacant, que son explotadas por empresas diferentes, lo que obligaría a los posibles viajeros a efectuar transbordo. Tampoco es decisiva la existencia de otras líneas «marginales» que afectan al área alcoyana sin pasar por Alcoi. En realidad sólo hay 2 contabilizadas: la de Villena-Alacant, por la Foia de Castalla, con un sólo servicio, y la de Castalla-Elda, con servicio martes y sábado.

CONCLUSIÓN

Las áreas de influencia definidas por los flujos de viajeros constituyen un factor y un punto de partida importante en la ordenación de unos espacios que se pretendan homogéneos. La zona analizada pone al descubierto la escasa consistencia de comarcas como la Canal de Navarrés, claramente dentro del área de influencia de Xàtiva, y la Vall d'Albaida, prácticamente desarticulada por el enorme poder de atracción que sobre ella ejercen Gandía y Xàtiva. Por otra parte, el peso de las ciudades de Gandía, Xàtiva y Alcoi como centros ordenadores de tráfico dentro de unas áreas que generalmente rebasan los estrictos límites comarcales, es muy superior al que posee Alzira dentro de la Ribera, debido en parte a su proximidad a València y en parte también a la presencia de otras ciudades con una entidad demográfica importante.

BIBLIOGRAFÍA

- BEUT I BELENGUER, E., *Les comarques valencianes*, València, Lo Rat Penat, 1970.
- DIPUTACIÓ PROVINCIAL DE VALÈNCIA, SERVEI D'ESTUDIS I PLANIFICACIÓ SOCIAL, *Taula redona sobre la comarcalització al País Valencià*, València, 1980.
- ESCOLA D'INVESTIGACIÓ OPERATIVA DE LA UNIVERSITAT DE VALÈNCIA, *Modelo de desarrollo de la Región Valenciana*, València, Caixa d'Estalvis i M. P. de València, 1971.
- LÓPEZ GÓMEZ, A., «Les condicions físiques», en *L'estructura econòmica del País Valencià*, dirigida por E. Lluch, València, L'Estel, 1970.
- PÉREZ PUCHAL, P., *Geografía de la población valenciana*, València, L'Estel, 1976.
- PREVASA, *Propuesta de comarcalización de la Comunidad Valenciana*, Caja de Ahorros de Valencia, 1983.
- ROSSELLÓ I VERGER, V. M., «La frontera lingüística del Caroig i la Canal de Navarrés a la llum de la toponímia», *X.º Col·loqui general de la Societat d'Onomàstica*, Universitat de València, Conselleria d'Administració Pública de la Generalitat Valenciana, 1986.
- ROSSELLÓ I VERGER, V. M., «La divisió territorial del País Valencià», *Revista de Catalunya*, Barcelona, 1987, núm. 4.
- SANCHIS GUARNER, M., *Els pobles valencians parlen els uns dels altres*, València, L'Estel, 1963-1968.
- SOLER, J., «La divisió comarcal del País Valencià», en *L'estructura econòmica del País Valencià*, València, L'Estel, 1970.