

**UNA VISIÓN DEL PAPEL TERRITORIAL
DE LA OFERTA DE TRANSPORTE
PÚBLICO DE PASAJEROS POR CARRETERA
EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA ANDALUZA.
FUNDAMENTOS PARA SU REFORMA**

POR

ENRIQUE LÓPEZ LARA

Recientemente (septiembre 1990) se han elaborado las «Directrices para la Ordenación de los Servicios de Transporte Público de Viajeros por Carretera en la Comunidad Autónoma Andaluza» (Clave, 1990). Los objetivos que presidían y perseguían éstas eran:

1. Diagnosticar a nivel territorial y, en su caso, empresarial, la estructura del sector de Transporte público de viajeros en Andalucía.
2. Concretar a nivel operativo los objetivos genéricos a alcanzar por este sub-sistema de transporte, valorando los costes que el alcanzar aquéllos supondrá.
3. Elaborar un primer esquema ideal de la red así como definir y concretar la metodología a seguir para implantar ésta.

En suma, la filosofía del trabajo estribaba en emitir un diagnóstico de la situación que en la actualidad detenta el Transporte Público de Pasajeros por Carretera (en adelante, TPPC) en Andalucía con el fin de tener un marco previo para acometer una reordenación del sector, tanto

Enrique López Lara. Departamento de Geografía Física y Análisis Geográfico Regional. Universidad de Sevilla.

Estudios Geográficos
Tomo LI, n.º 198, enero-marzo 1990

empresarial —en aras a una mayor operativización— como territorial —por mor de la descentralización.

En este sentido, años de planificación y gestión del sector TPPC del más puro estilo «economicista», con criterios de rentabilidad económica (de corto-medio plazo), han dejado como herencia una oferta fuertemente polarizada en núcleos de cierto tamaño, marcando una clara concentración y centralización del sector (López Lara, 1989). La añeja normativa —Ley de Transportes Mecánicos por Carretera de 1947— en sus 40 años de funcionamiento, que le han supuesto multitud de añadidos y retoques, fue en gran medida la culpable de esta polarización sectorial y territorial del modelo de TPPC, al permitir una dinámica de asignación «línea a línea», siempre a partir de un determinado/rentable nivel de demanda, sin visión zonal de conjunto que atendiere a las necesidades sociales.

Consecuentemene, se fue potenciando un sector atomizado, envejecido y distorsionado en el plano empresarial... que en la vertiente territorial no cumplía con objetivos de estructuración y articulación según las necesidades de desplazamiento de la población, en especial las de corto recorrido o comarcales (López Lara, 1990-II). Se fue potenciando nodos (capitales de provincia, en especial) y áreas de especial activación económica (costeras, fundamentalmente) en detrimento de espacios/zonas de escasa capacitación económica o en regresión (rurales de baja densidad, serranas, etc.). En definitiva, se potenció un modelo polarizador de escasa articulación homogénea con nula operatividad para solventar desequilibrios territoriales, sino más bien para crearlos o agrandarlos.

Metodología y resultados del análisis territorial

Las «Directrices del Transporte de Viajeros por Carretera en la CCAA Andaluza» contaron con un exhaustivo análisis territorial del nivel de conectividad de la oferta de TPPC. Este se estructuró sobre dos líneas metodológicas de acción:

a) Detección, inventario y clasificación de la oferta conectiva (concesiones y líneas) existente en el territorio andaluz. La fuente, las fichas existentes en los archivos de la Consejería de Obras Públicas y

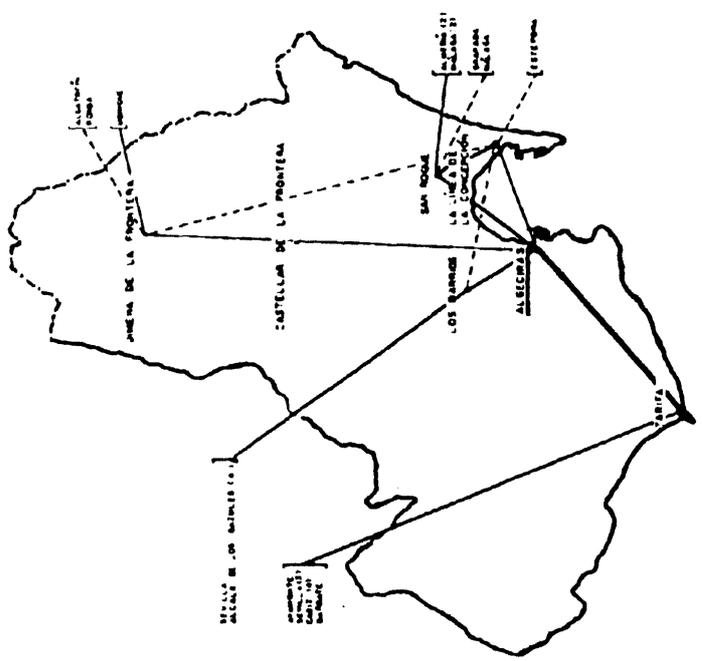
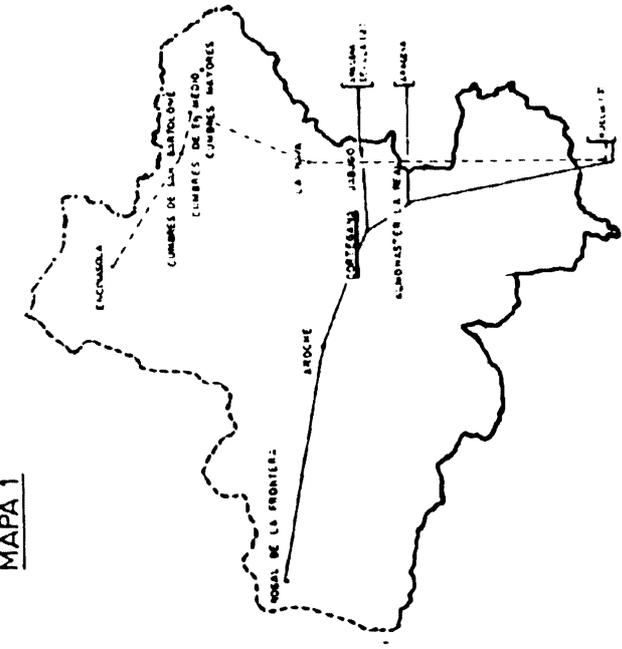
Transportes, en donde se recogen todas y cada una de las concesiones (autonómicas y del Estado) del TPPC que discurren por la CCAA Andaluza. En cada una de estas fichas se detallan las líneas de TPPC así como sus caracteres conectivos primordiales: horario (salida-llegada), municipios o entidades de población por las que discurren, número de expediciones, existencia (o no) de prohibición al tráfico, el sentido/relación de la conexión, etc. Todo ello ha dado lugar a un fichero informático codificado de gran extensión.

b) Determinación de la estructuración territorial que permiten las conexiones del TPPC, ajustando éstas a un modelo territorial descentralizado: el propuesto en el documento *Sistema de Ciudades de Andalucía* (Junta de Andalucía, 1986-I). En éste, Andalucía queda compartimentada en una serie de niveles (regional, subregional, intermedio y básico) cada uno de los cuales está definido por ciudades y sus respectivas áreas de influencia. Con este «modelo o plancha» territorial se ha operado, diagnosticando la situación conectiva de cada nivel (escala) según la oferta de TPPC, sobre todo para el nivel básico (o comarcal), como base sustentadora de la descentralización territorio-administrativa.

Para la determinación de los niveles de conectividad se operó analizando la posibilidad o no de acceso de los distintos asentamientos de población a sus respectivos centros comarcales mediante el uso de una línea de TPPC. Es más, no sólo el acceso, sino la capacidad funcional, es decir, la posibilidad de ir y volver al centro funcional o comarcal de referencia en horario administrativo. En suma, medir la capacidad articuladora de los centros comarcales dentro de su área de influencia (ámbitos de base diaria) delimitada por el *Sistema de Ciudades* (Junta de Andalucía, 1986).

En los mapas I y II se exponen ejemplos de lo anterior, referidos a dos ámbitos básicos andaluces de diferenciada situación geográfica y socio-económica: el de Cortegana, en la Sierra de Aracena y Picos de Aroche y el de Algeciras, en el Campo de Gibraltar. El mapa I recoge la oferta total de cada uno de los ámbitos enunciados y el mapa II sólo aquellas relaciones funcionales (ida/vuelta diaria en horario administrativo al centro funcional). El de Cortegana, serrano, refleja una gran desestructuración mientras que el de la Bahía permite conexión funcional con todos los asentamientos de su ámbito.

MAPA 1

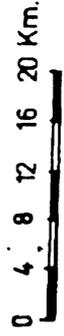


CONECTIVIDAD COMARCAL

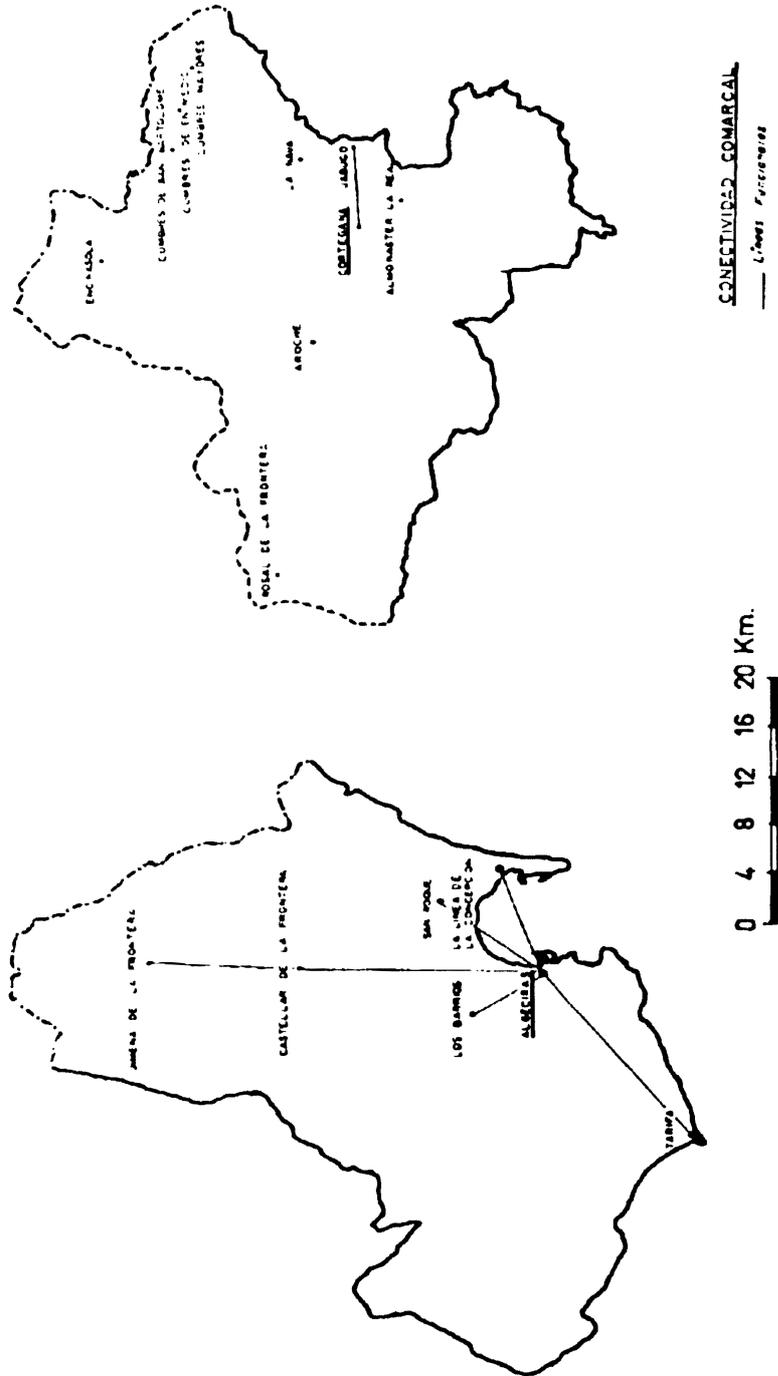
INTERVALOS - Núm de Líneas

1	A
2-4	B
5-8	
9-15	
> 15	

A - Líneas que siempre se encuentran conectadas.
B - Líneas que no conectan por un estado cambiante.



MAPA 2



Evidentemente, los resultados obtenidos, dada la diversidad geográfica y diferenciación socio-económica de los ámbitos en estudio, han sido sensiblemente variables de unos ámbitos a otros. Desde unos máximos de conectividad en los ámbitos capitalinos (capitales provinciales, centros de áreas funcionales) a los mínimos —astenia conectiva— de ámbitos serranos y de baja capacitación socio-económica.

En términos generales, los resultados llevan a las siguientes conclusiones:

Los grandes ejes de comunicación por carretera de Andalucía son los que catalizan la mayor parte y las mejores líneas de TPPC. De aquí que los centros/asentamientos de población tengan su oferta condicionada en gran medida en relación a su cercanía/lejanía a estos grandes ejes viales: N-340 en la costa, N-342 en el Surco Intrabético, N-IV en el Valle del Guadalquivir —en el sentido de los paralelos—. La N-630, la N-432, la N-331 y la N-324 en el sentido de los meridianos. Conjuntamente forman una malla que canaliza los principales flujos (concesiones y líneas del TPPC).

A esta variable «infraestructural» (diseño y caracteres de la red de carreteras) de gran estigma territorial, ha de sumársele la variable «estructura de enlaces conectivos» o «empresarial» (diseño y condiciones de la red de TPPC) que se define, sucintamente, por las siguientes características:

— Preeminencia de las circunscripciones provinciales en la determinación del recorrido, horario e intensidad (medida por el número de expediciones) de las líneas de TPPC.

— De aquí que —con diferencia— las capitales provinciales sean los nodos que mayor número de líneas detentan, ya que en aproximadamente un 75% de los casos actúan como punto de origen/destino, no siendo, generalmente, lugares de paso.

— Normalmente, la mayor parte de las cabeceras municipales quedan conectadas con su respectiva capital provincial, aumentando el número de conexiones conforme las isocronas se acercan a la capital. Es decir, las líneas suelen tener un diseño redioconcéntrico en la capital provincial, polarizando ésta un haz de flujos que se abren en búsqueda de asentamientos de población, disminuyendo el número de líneas y de expediciones conforme aumenta la distancia y el tiempo a la capital (mapas III y IV).

A las variables «infraestructural» (disposición de la red de carreteras) y «estructura de enlaces conectivos» (diseño de la red de TPPC) hay que aunar la propia división territorial (*Sistema de Ciudades*), antes enunciada.

Con todas las variables apuntadas se ha cuantificado/ porcentuando el volumen de población, por ámbitos básicos, que tienen la oportunidad de ir y volver diariamente en horario administrativo al centro o nodo comarcal que le corresponde según el *Sistema de Ciudades*. Se ha detectado que aproximadamente un 75% de la población que no reside en los núcleos comarcales/funcionales (aproximadamente 3 millones de habitantes) no tiene oferta de TPPC funcional. Se corresponde, normalmente, con áreas serranas, marginales o con pésima accesibilidad por carretera (López Lara, 1988), si bien también se detectan casos particularizados.

El mapa V presenta porcentuadamente la población —por ámbitos básicos— que no encuentra conexión alguna de TPPC con la cabecera comarcal asignada en el *Sistema de Ciudades*. Un 34% de la población andaluza queda sin conexión alguna con su centro comarcal/funcional de referencia. Un 38% de la población reside en los 122 centros funcionales básicos (*Sistema de Ciudades*), quedando, pues, el resto (un 28%) conectada con estos centros (cuadro I).

Si igualamos a 100 —en función de una mejor y mayor comprensión— el total de la población no residente en los núcleos cabeceras de comarca (un 62% de la población total de Andalucía, en términos absolutos 3.972.647 habitantes) inferimos que un 62% de ésta no se encuentra conectada con su cabecera comarcal, lo que, sin duda, se ha de considerar un alto porcentaje y una manifiesta problemática en el proceso de articulación a escala intermedia dentro del territorio andaluz (López Lara, 1990-II). Pero, aunque el 38% restante de la población no ubicada en los centros comarcales encuentra conexión con éstos, merece hacerse una matización: de este 38%, una parte significativa (un 66%) se presenta funcionalmente conectada (ida/vuelta diaria en horario administrativo) y el resto (un 34%) halla conexión, pero no funcional (esto es, no permite el presupuesto anterior).

En relación a lo anterior, se puede resumir la situación general de la conectividad comarcal —medida en porcentajes de población servida

Cuadro I
 PORCENTAJES DE POBLACIÓN CONECTADA MEDIANTE LÍNEA
 DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CCAA ANDALUZA
 (por provincias, a nivel comarcal —1989—)

PROVINCIAS	% POBLACION EN LA CABECERA COMARCAL	% POBLACION CONECTADA (Sin 1a C.C.)	SIN CONEXION COMARCAL
ALMERIA	35,9	5,4	58,7
CADIZ	46,9	28,1	25
CORDOBA	53,0	16,7	29,5
HUELVA	36,1	45,2	18,7
JAEN	47,2	24,1	28,7
GRANADA	32	27,6	40,4
MALAGA	44,1	20,2	35,7
SEVILLA	42,6	43	34,6
ANDALUCIA TOTAL	38,3	27,8	33,9

FUENTE.—Elaboración propia a partir de las «Directrices para la Ordenación del Transporte Público de Viajeros en la CCAA Andaluza» (1990)

por TPPC, desde la perspectiva de la población que mayormente necesita de este servicio— de la manera que sigue:

— Sólo un 25% de la población no localizada en las cabeceras comarcales se encuentra conectada funcionalmente con ésta (993.162 habitantes).

— Un 13% de esta población no residente en las cabeceras comarcales se encuentra conectada, pero no funcionalmente (520.000 habitantes).

— Y el resto, un 62%, no tiene ninguna conexión con las cabeceras comarcales correspondientes (2.480.000 habitantes).

Pero estos porcentajes y estas cifras absolutas —aparte del valor informativo que encierran— esconden profundas diferencias geográficas que el análisis espacial deja entrever. En el mapa IV se particulariza

tipológicamente la situación conectiva por ámbitos básicos, que lleva a las siguientes apreciaciones:

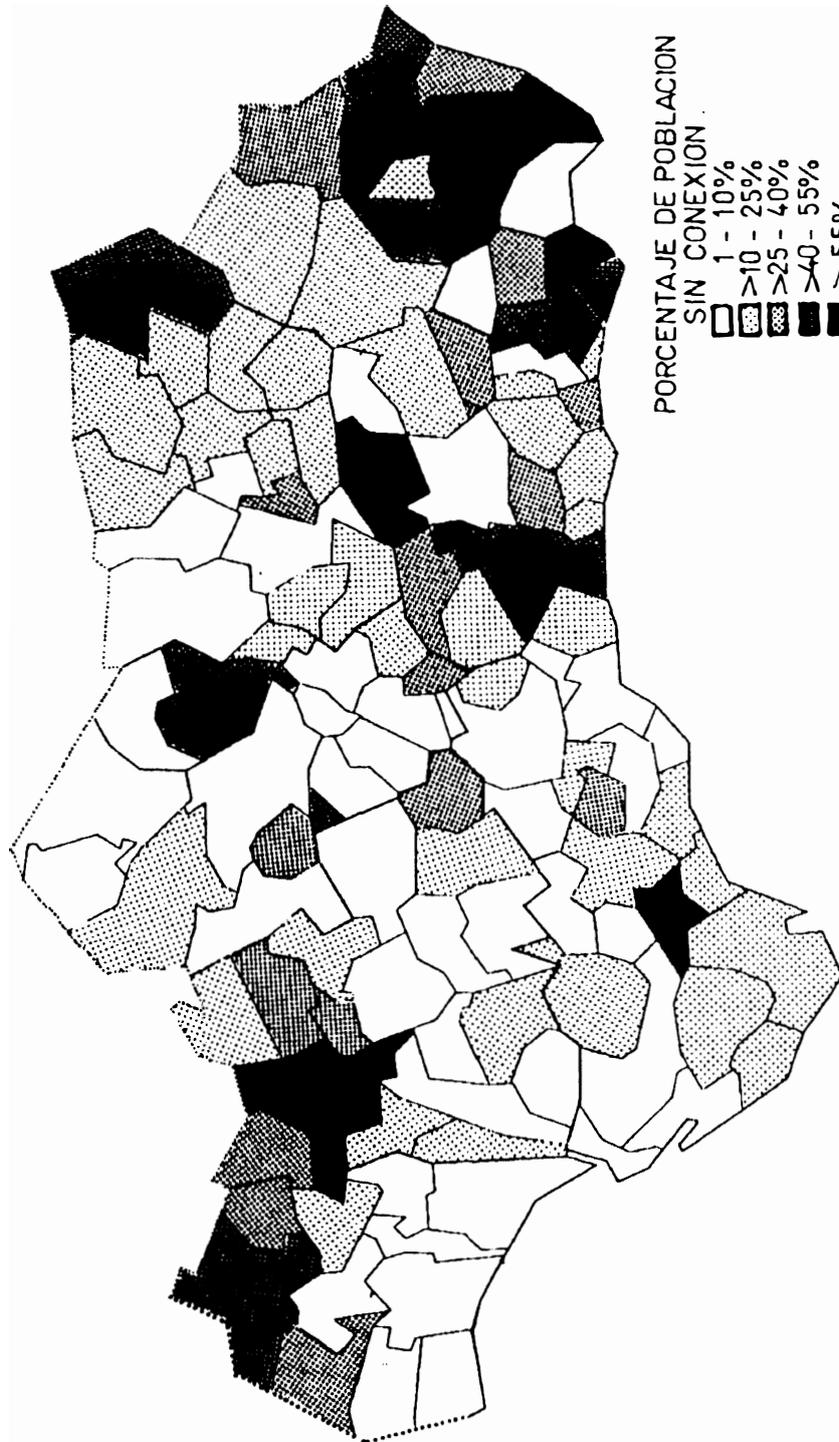
— Los ámbitos básicos que menores porcentajes de población desconectada presentan (entre 0 y 10%) se corresponden «grosso modo» con los siguientes tipos:

- Los ámbitos de las capitales de provincia.
- Los ámbitos que —en relación al papel territorial o de la potencialidad funcional de su cabecera— presentan escasa desconexión: Antequera y Campillos en el Surco Intrabético; Coín y Colmenar en las cercanías de Málaga; Jerez, Olivera y Ubrique en la provincia gaditana; Hinojosa del Duque, Pozoblanco y Villanueva de Córdoba en Los Pedroches; Palma del Río, Baena, Cabra/Lucena, Montilla/Puente Genil y Benamejí en Córdoba; Andújar, Linares y Baeza en Jaén; Pedro Martínez en Granada; Alcalá/Dos Hermanas, Carmona, Marchena, Morón y Écija en Sevilla; Fiñana en Almería y la mayor parte de los ámbitos básicos de Huelva (Valverde del Camino, Bonares, La Palma del Condado, Almonte, Villanueva de los Castillejos y Ayamonte).

— Aceptables porcentajes de población desconectada (entre 10 y 25%) destacan las siguientes zonas:

- Ámbitos del sector oriental de la provincia de Jaén (La Carolina, Santisteban del Puerto, Villacarrillo, Cazorla, Quesada, Huelma, Úbeda, Jódar...) aunque gran parte de ellas por el peso demográfico de la cabecera comarcal, que ya de por sí significa más del 50% de la población del ámbito.
- Altiplanicies del noreste de Granada (Baza, Guadix y Huéscar) más Loja; en la costa, Motril y Almuñécar, y en las Alpujarras, Orjiva y Cadiar.
- Porcuna, Martos/Torredonjimeno y Alcalá la Real en la parte occidental de la provincia de Jaén.
- Ronda, Estepona, Marbella y Álora, en Málaga.
- Arcos, Medina Sidonia, Barbate y Algeciras, en la provincia de Cádiz.
- Priego y Peñarroya-Pueblonuevo, en Córdoba.

MAPA V



Población sin conexión con su cabecera comarcal en Andalucía, 1989

- Cazalla de la Sierra, Lora del Río, Sanlúcar la Mayor, Utrera y Osuna, en Sevilla.

- Minas de Río Tinto/Nerva, en la provincia de Huelva.

Desde una perspectiva geográfica, destaca la atonía de los ámbitos de la parte oriental de Andalucía, donde son escasos —y puntuales— los ámbitos con porcentajes bajos de población desconectada. Sólo los ámbitos en los que se asientan las capitales de provincia y el eje urbano del noroeste de la provincia de Jaén (Andújar, Linares, Baeza, Úbeda y Jaén).

La parte occidental de la CCAA andaluza presenta una situación conectiva más positiva que la oriental. Casi todo el Valle del Guadalquivir —con excepciones puntuales— se encuadra dentro del intervalo del 10% de población desconectada.

— Los ámbitos básicos que peores (por mayores) porcentajes de población desconectada presentan (más del 40% de la población sin conexión con la cabecera comarcal) se pueden agrupar de la siguiente forma y manera:

- Ámbitos serranos, con población diseminada importante: Cortegana, en la Sierra de Aracena; Castillo de las Guardas y Guillena, en la Sierra Norte de Sevilla; Cortes de la Frontera, en la Serranía de Cádiz; Orcera, en la Sierra de Segura, y Ugíjar, en Las Alpujarras granadinas.

- Ámbitos especialmente desconexos, bien por su situación administrativa limítrofe, bien por su situación marginal/periférica con respecto a los grandes ejes de carreteras: La Rinconada, en Sevilla; La Carlota y Montoro, en Córdoba; Iznalloz, Alhama y Pinos-Puente/Santa Fe, en Granada; Tíjola, Albox y Huércal-Overa, en el Valle del Almanzora; Tabernas, Níjar, Roquetas y Berja, en Almería, y Fuengirola y Torrox/Nerja, en Málaga.

— En situación intermedia (sobre un 30% de población sin conexión de TPPC) se engloba, por regla general, ámbitos básicos serranos (Puebla de Guzmán, Aracena, Santa Olalla de Cala, Constantina, Estepa, Rute, Montefrío, Dúrcal, Vélez-Rubio, Canjáyar, Alquife/Lacalahorra...) y otros que se explicitan por caracteres más particulares o idiográficos (Sanlúcar de Barrameda, Estepa, Albuñol, Vera...).

Consideraciones finales

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

La oferta comarcal es escasa/débil y diferencial según distribución geográfica. Destacan sobremanera los núcleos que siguen: Jerez (21 líneas comarcales), Antequera (19), Ronda (16), Algeciras (13), Loja (13), Guadix (12), Cabra (10), Marbella (10), Priego de Córdoba (9), Motril (9), Linares (9), Vélez Málaga (9), Baza (8), Alcalá la Real (8), Andújar (8), La Línea (7), Lucena (7), Peñarroya-Pueblonuevo (7), Martos (7), Palma del Río (6), Écija (6), Morón (6), etc. En suma, existe un comportamiento muy diferencial a esta escala intermedia según la oferta de TPPC existente en Andalucía, si bien la tónica general es pobre.

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

Al igual que se ha generado un proceso de concentración territorial —polarización de las grandes líneas en las capitales provinciales y núcleos más funcionales— (Cano, 1988), en el ámbito empresarial se ha

dado una captación de las mejores y más rentables líneas por las empresas más poderosas. Todo ello, auspiciado por la normativa imperante en cuanto a transporte por carretera, creada en 1947 y que ha funcionado hasta la irrupción de la LOTT, en julio de 1987.

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

A su vez, esta atonía en los servicios, ante la baja rentabilidad, la retracción y la paulatina especialización de la oferta (transporte escolar y transporte de trabajadores) repercute en las empresas, que se descapitalizan con consecuencias negativas inherentes —envejecimiento del parque, reducción de la oferta, etc.— llegándose a situaciones de pésima oferta para los usuarios del transporte colectivo por carretera, al ser ésta cada vez menor en tiempo y en espacio servido—. Todo lo contrario ocurre en los grandes ejes o corredores, de creciente vitalidad demográfica y movilidad poblacional.

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

La nueva política territorial y sectorial implementada desde el inicio de la etapa autonómica (Junta de Andalucía, 1986), así como la dinámica pujante de ciertas ciudades medias andaluzas desde la década de los 60 (López Chacón, 1987) incitan, junto al nuevo panorama normativo (LOTT, 1987) —que sustituye al añejo y anquilosado, deriva-

do de la Ley de Transportes Mecánicos por Carretera, de 1947) una nueva teoría y praxis del sector transporte en general y del desarrollado por carretera en especial (de pasajeros). Aunándole a ello los designios, de momento más teóricos que reales, que la Política de Transporte Común pueda traer (Martínez, 1987).

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

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

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

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

BIBLIOGRAFÍA

- CANO GARCÍA, G.: «Geografía de los transportes, 1940-1984», *La geografía española y mundial en los años ochenta*, Madrid, 1988, Ed. Universidad Complutense, pp. 425-447.
- CLAVE (Consultores): *Directrices para la Ordenación del Transporte Público de Viajeros en la Comunidad Autónoma Andaluza*, Sevilla, 1990. Varios volúmenes.
- COLOMER FERRÁNDIZ, J.: «La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres: ¿Hacia una liberalización del transporte?», *Información Comercial Española*, 659, julio 1988, pp. 73-82.
- GUTIÉRREZ PUEBLA, J.: «Accesibilidad y transporte rural. Una perspectiva social», *TTC*, 34, Madrid, 1988, pp. 27-40.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (1986): *Sistema de Ciudades de Andalucía*, Consejería de Política Territorial, II vols.
- (1986): *Incidencia territorial de las intervenciones sectoriales*, 3 vols., Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla, 1986.
- Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (LOTT), «B.O.E.» n. 182, de 31 de julio de 1987.
- LÓPEZ CHACÓN, R.: «Las ciudades medias: nuevos espacios dinámicos en Andalucía», *XI Congreso Nacional de Geografía*, Madrid, 1989, III vols., pp. 135-142.
- LÓPEZ LARA, E.: «Distribución espacial de la accesibilidad por carretera en Andalucía», *R.E.A.*, 10, Sevilla, 1988, pp. 69-96.
- «Afuncionalidad y problemática territorial del transporte público de pasajeros por carretera en Andalucía», *XI Congreso Nacional de Geografía*, Madrid, 1989, I vol., pp. 184-195.
- «Política sectorial y territorial en el transporte por carretera», *Geografía de Andalucía* (dir. G. Cano), vol. VII, Ed. Tartessos, Sevilla, 1990-91, pp. 350-368.
- «Sobre la articulación a escala intermedia en Andalucía. Análisis de la estructura empresarial y territorial de las líneas de transporte público de pasajeros por carretera», *R.E.A.*, 13, Sevilla, 1990-91 (en prensa).
- MARTÍN, A., y otros: «Los servicios de transporte, instrumentos de política territorial. Análisis de siete áreas de baja densidad en Andalucía Oriental», *Ciudad y Territorio*, 76, Madrid, 1988, pp. 39-54.
- MARTÍNEZ, O.: «Balance de la política común de transportes», *Información Comercial Española*, 660, Madrid, 1988, pp. 179-191.
- ORTEGA, V.: «Algunas actitudes y estrategias en Europa ante la crisis del transporte regional de viajeros por carretera», *TTC*, 28, Madrid, 1987, pp. 53-64.

RESUMEN.—*Una visión del papel territorial de la oferta de Transporte Público de Pasajeros por Carretera en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Fundamentos para su reforma.* Se exponen en este artículo la metodología y las conclusiones a que han dado pie la elaboración de las «Directrices para la ordenación de los servicios de transporte público de viajeros por carretera en la Comunidad Autónoma de Andalucía».

Se trata de un análisis de la actual estructura territorial y empresarial de la oferta de transporte público de pasajeros por carretera en Andalucía, diagnosticando su nivel de adecuación al nuevo modelo de descentralización que señala el *Sistema de Ciudades de Andalucía*.

UNA VISIÓN DEL PAPEL TERRITORIAL...

Se concluye con el apunte de la necesidad de aprovechar las potenciales ventajas que la *Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres* (1987) ofrece —posibilidad de planificar y gestionar el sector priorizando criterios de rentabilidad social sobre los de rentabilidad económica—, en función de lograr un mayor equilibrio tanto socio-territorial como económico-funcional.

PALABRAS CLAVE.—Transporte público de pasajeros por carretera. Estructura territorial y empresarial. Planificación de los servicios. Andalucía.

ABSTRACT.—*A general view or the territorial role in the supply of public transport in the Andalusian Community. Bases for its updating.* The preceding pages have dealt with the methodology and conclusions provided by «Guide lines to public transport planning in the Andalusian Community».

The main object of this work has been to procure a detailed analysis of the present territorial and management structure of public transports in the Andalusian region, considering to what extent it has been arranged to the new decentralized territorial ret based on the *Andalusian Town System*.

We have concluded with the need of taking advantage of potential benefits provided by the *Public Transport Law* (1987).

KEY WORDS.—Public transport. Territorial and management structure. Planning. Andalusian Community.

RÉSUMÉ.—*Une vision du rôle territorial de la offre de transport publique de passangers par route dans la Communauté Autonome Andalousian. Fondements pour sa reforme.* Cette articule expose la metodologie et les conclusions qui ont motivée la elaboration de les «Directrices pour la ordenation de les services de transport publique de passangers par route dans la Communauté Autonome Andalousian».

Il content une analisis du structure territorial et de l'enterprise de la offre de transport publique du passangers par route dans Andalousie, diagnostiquand son adaptation aux nouvelle modèle du descentralisation territorial que marque le *System de Villes de Andalousie*.

Il se finit avec le montre du necesité du profiter les potenciales du *Loi d'Ordenation des Transports Terrestres* (1987), conyugand critoires de rentabilité sociale et economique.

MOTS CLÉ.—Transport publique de passangers par route. Structure territorial. Ordenation. Andalousie.