

CARACTERES BASICOS DEL SUBSECTOR DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS POR CARRETERA EN LA REGION CASTELLANO-LEONESA.

Luis Jesús PASTOR ANTOLIN.
Profesor de Geografía Humana.
Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio.
Universidad de Valladolid.

Esta comunicación persigue desvelar los rasgos más definitorios que distinguen al sector de transporte regular de viajeros por carretera en la región castellano-leonesa. De ahí que bosqueje una sucinta consideración sobre los desajustes de su estructura empresarial, la dinámica de crisis que preside la actividad del sector y el progresivo deterioro de la oferta de servicios. Este conciso apunte se efectúa ante la convicción del singular significado que posee este elemento del sistema regional de transporte. Como señala Gutierrez Puebla, para un amplio contingente de población rural -muy especialmente la que no tiene acceso habitual al automóvil privado- el transporte público constituye una necesidad imperiosa, mediante la cual puede lograr la satisfacción de otras necesidades básicas (tales como la asistencia sanitaria, educación, aprovisionamiento de bienes de consumo...etc.) (1). Desde esta perspectiva, el transporte puede ser concebido como un servicio público que garantiza la indispensable movilidad de las personas y de los colectivos socio-laborales, perfilándose, por consiguiente, como una pieza clave del bienestar de la población rural.

1) RASGOS ESTRUCTURALES DE UN SECTOR CLARAMENTE DOMINADO POR UNA DINAMICA DE CRISIS

La dinámica general que caracteriza al transporte público regular en la región castellano-leonesa es, sin duda, la de un sector en crisis. Una situación crítica de la que se sustraen algunas empresas que gestionan líneas interurbanas e interregionales de alta demanda, pero que manifiesta singular virulencia y gravedad en las unidades empresariales que despliegan sus servicios en las áreas rurales de baja densidad. No en vano, Castilla y León constituye una de las regiones españolas donde la crisis del transporte regular en espacios rurales de baja densidad alcanza mayor intensidad, hasta el punto de ensombrecer las perspectivas de futuro del

sector en su conjunto. Una crisis, asimismo, que se gesta y permanece larvada durante la década de los 60 y la primera mitad del decenio siguiente, y que muestra sus primeros vestigios en el segundo quinquenio de los años 70, para cristalizar definitivamente desde el inicio de los 80.

CUADRO: 1. EVOLUCION DE LAS PRINCIPALES MAGNETUDES DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS POR CARRETERA . CASTILLA Y LEON Y ESPAÑA. (1978; 1981; 1986).

	1986		1981		1978	
	C Y L	ESP	C Y L	ESP	C Y L	ESP
Nº de empresas	170	1296	186	1415	187	1645
Nº. de líneas	260	2314	307	2685	316	2821
Nº. de vehículos	799	9946	886	10407	920	10859
Nº. de plazas	39468	473826	41947	471701	-	-
Nº. de líneas por empresa	1,5	1,7	1,6	1,9	1,7	1,7
Nº medio de vehículos por línea	3	4,3	2,9	3,8	2,9	3,8
Nº medio de vehículos por empresa	4,7	7,7	4,7	7,4	4,9	6,6
Nº medio de plazas por empresa	230	360	225	333	-	-

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES. DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES TERRESTRES: Memoria y Datos estadísticos. Años 1978, 1981 y 1986 (año más reciente de publicación de esta fuente).

En el transporte colectivo regular de la región opera un conjunto total de 170 empresas, que cubren los servicios de 260 líneas, de las que 216 se encuentran bajo el control administrativo de la Junta de Castilla y León. Como aparece reflejado en el Cuadro 1, el primer rasgo individualizador de la estructura empresarial estriba en la acusada atomización, que acentúa a la baja las modestas dimensiones que presentan las empresas del sector a escala nacional. En efecto, cada empresa castellano-leonesa únicamente explota en promedio 1,5 líneas, frente a una cuota media de 1,7 líneas que gestionan las unidades empresariales del conjunto nacional. Al mismo tiempo, se trata de líneas que responden a una demanda mucho más restringida, siendo efectuada su cobertura con una dotación proporcionalmente inferior de vehículos. De este modo, la disponibilidad media de autobuses de las empresas castellano-leonesas asciende tan sólo a 4,7 unidades -signo inequívoco de minifundismo empresarial-, estableciendo un claro contraste con la posición más favorable que se advierte en la dotación media de vehículos de las empresas españolas (7,7 autobuses).

Si se desciende a escala provincial (plasmada en el Cuadro 2), la atomización empresarial adquiere manifestaciones extremas, especialmente en las provincias con un nítido

predominio de las líneas que operan en espacios rurales de baja densidad, donde la fuerte crisis del último decenio ha perfilado estructuras empresariales sumamente elementales. Este es el caso, sin duda paradigmático, de la provincia de Soria, cada una de cuyas siete empresas explota una sola línea mediante una exigua dotación media de 1,6 vehículos. Esta misma situación, aunque algo más matizada, se advierte en las provincias de Palencia y Zamora, donde las unidades empresariales también gestionan en promedio una sola línea, con una dotación de material móvil cifrada, respectivamente, en 2,5 y 3,2 autobuses.

CUADRO: 2. PRINCIPALES MAGNITUDES DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS POR CARRETERA EN LAS PROVINCIAS CASTELLANO-LEONESAS. 1986.

	Avila	Bur-gos	León	Palen-cia	Sala-manca	Sego-via	Soria	Valladolid	Zamora
Nº de empre-sas	18	23	25	16	31	11	7	16	23
Nº de líneas	25	37	46	18	46	27	8	27	26
Nº de vehí-culos	56	100	166	40	141	68	11	144	73
Nº de plazas	2729	5330	8469	1169	6949	3347	479	6604	3592
Nº de líneas por empresa	1,4	1,6	1,8	1,1	1,5	2,5	1,1	1,7	1,1
Nº medio de vehículos por línea	2,2	2,7	3,6	2,2	3,1	2,5	1,4	5,3	2,8
Nº medio de vehículos por empresa	3,1	4,3	6,6	2,5	4,5	6,2	1,6	9,0	3,2
Nº medio de plazas por empresa	151	231	338	123	224	304	68	412	156

Fuente: Idem.

En el extremo opuesto de la clasificación se sitúa la provincia de Valladolid, cuyas empresas exhiben una entidad dimensional superior (Valladolid es la única provincia castellano-leonesa donde las unidades empresariales tienen una disponibilidad de vehículos que rebasa la media nacional, estableciéndose concretamente en 9 autobuses), al tiempo que registran un balance financiero más saneado. Estos mismos caracteres positivos de la estructura empresarial se detectan, aunque en proporciones más limitadas, en las provincias de Segovia y León.

La situación de crisis que atraviesa el transporte público regular se proyecta, asimismo, en la dinámica regresiva que han protagonizado las magnitudes y parámetros del sector a lo largo del quinquenio transcurrido entre 1981 y 1986. Efectivamente, se ha asistido a una vigorosa reducción de la oferta de servicios, puesta de manifiesto en la clausura de 47 líneas, que representan nada menos que el 15 por 100 de la malla de itinerarios regulares con que contaba la región. De forma simultánea, el parque de material móvil ha sufrido una

sensible merma, pasando en el periodo de referencia de 886 a 799 autobuses, disminuyendo en 2500 plazas la oferta efectuada por el sector.

El parámetro que sintetiza y regula la evolución de ambos indicadores -número de líneas y flota de vehículos- puede rastreadse, sin embargo, en los cambios operados en la estructura empresarial, puestos al descubierto con la desaparición de 16 empresas durante el quinquenio de estudio. A diferencia de la dinámica que parece vislumbrarse en el conjunto nacional, esta reducción del número de empresas no muestra el resultado de un proceso de concentración empresarial, ya que ha venido jalonada por una ligera disminución de la entidad dimensional media de las empresas del sector, y por un creciente deterioro del activo de las mismas. No es otra la impresión que se obtiene al constatar que el número medio de líneas explotadas por empresa ha disminuido de 1,6 a 1,5, y que la dotación media de vehículos de que dispone cada unidad empresarial se ha mantenido estancada en 4,7 autobuses, fenómeno que adquiere mayor significación al verse acompañado, como se señalará más adelante, por un peligroso envejecimiento de la flota.

La crisis que preside la dinámica del transporte público regular hunde profundamente sus raíces en dos grandes tipos de factores estructurales: por un lado, el drástico y dilatado proceso de regresión de la demanda, y, por otro, la prolongada vigencia de una disfuncional normativa que hasta 1987 reguló la actividad del sector, esto es, la Ley de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera de 1947.

El vertiginoso retroceso de la demanda aparece vinculado, en primer lugar, al fuerte vaciamiento demográfico sufrido por los espacios rurales castellano-leoneses. Una merma del potencial demográfico estrechamente asociada, por una parte, a los efectos de la espectacular corriente emigratoria desarrollada en la década de los 60 y en la primera mitad de los años 70 y, por otra, al subsiguiente y acelerado proceso estructural de envejecimiento de la población, saldado con la amplia extensión de un balance demográfico negativo en las áreas rurales de la región. No es baladí recordar que en el quinquenio transcurrido entre 1976 y 1980, el conjunto de los municipios castellano-leoneses con población inferior a 5000 habitantes registró un crecimiento vegetativo de signo negativo (-0,11) (2). El resultado es la consolidación de un alto número de comarcas rurales con una densidad de población extremadamente baja, de modo que el 49,8 por 100 de la superficie regional muestra densidades inferiores a los 10 habs./km.² (3). La progresiva generalización de la tendencia al despoblamiento que se observa en las áreas rurales condiciona, pues, de forma decisiva la debilidad de la demanda.

Como señala Gutiérrez Puebla, sin embargo, la caída de la demanda aparece regulada simultáneamente por el fuerte incremento de los niveles de motorización en el medio rural, fenómeno que ha restado un abultado contingente de usuarios al transporte colectivo regular(4). Este proceso se halla estimulado por el uso más intensivo que experimenta el automóvil privado en el ámbito rural, y porque, ante el mantenimiento en el mismo de estrechas relaciones de vecindad y una notable coincidencia en los destinos -generalmente los centros comarcales de servicios o la capital provincial-, es muy frecuente que un mismo automóvil sea utilizado por varias personas en cada desplazamiento. De este modo puede entenderse, si asumimos con carácter indicativo los resultados del trabajo de Oldfield, que cada nuevo automóvil en el ámbito rural represente la pérdida de 300 desplazamientos en autobús por año(5).

CUADRO: 3. INDICE DE OCUPACION DE LA OFERTA DE PLAZAS EN LAS LINEAS REGULARES AUTONOMICAS DE CASTILLA Y LEON, 1986.

	Nº de líneas	% de líneas
inferior al 0,1	15	7,4
entre 0,10 y 0,19	53	26,2
entre 0,20 y 0,29	55	27,2
entre 0,30 y 0,39	41	20,3
entre 0,40 y 0,49	17	8,4
entre 0,50 y 0,59	6	2,9
entre 0,60 y 0,69	8	3,9
entre 0,70 y 0,79	5	2,4
entre 0,80 y 0,89	2	0,9
entre 0,90 y 0,99	-	-

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de JUNTA DE CASTILLA Y LEON. DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES: Estudio sobre transporte público y regular de viajeros por carretera. EYSER, 1987, sin publicar.

El efectivo de usuarios del transporte público regular en gran parte de las comarcas rurales de la región está adoptando, por consiguiente, los caracteres propios de una demanda residual, integrada por los que no tienen acceso ni al automóvil privado -bien como acompañantes, bien como

conductores- ni a los servicios discretionales, y nutrida, en definitiva, por amas de casa, ancianos, desempleados y personas encuadradas en grupos sociales de bajo nivel de renta.

La incidencia conjugada de todos estos factores determina, a la postre, el débil grado de ocupación de la oferta registrado en el sector. Como aparece recogido en el Cuadro 3, el 81 por 100 de las líneas regulares situadas bajo la competencia de la Junta de Castilla y León muestran un índice de ocupación inferior al 39 por 100 de sus plazas. Es más, el 53 por 100 de las líneas autonómicas únicamente logra cubrir entre el 10 y el 29 por 100 de su oferta de plazas.

2) PRINCIPALES CARACTERES Y DISFUNCIONES DE LA OFERTA DE SERVICIOS

La oferta de servicios efectuada por el transporte público regular de la región ha sufrido un visible proceso de deterioro, directamente acorde con el dilatado retroceso de la demanda y la situación de crisis que atraviesa el sector. Ante la imposibilidad de realizar una valoración exhaustiva de la organización de los servicios, resulta oportuno bosquejar una sucinta consideración de tres aspectos significativos de la misma: la distribución espacial de la oferta de servicios dentro de la región, la limitada velocidad comercial desarrollada en las líneas y, por último, la merma de las condiciones de seguridad y comodidad, subsiguiente al envejecimiento de la flota de autobuses.

La primera de las manifestaciones de este deterioro de la oferta se advierte, sin duda, en la amplitud de los espacios y del contingente poblacional que han quedado excluidos de todo tipo de servicios de transporte público regular. La cuarta parte de los municipios castellano-leoneses (el 25,7 por 100), en los que habita el 6,7 por 100 de la población regional, carece de cualquier servicio realizado a través de líneas regulares(6). Esta situación alcanza su máxima expresión en la provincia de Soria, donde las dos terceras partes de los municipios (el 64,5 por 100) y casi un tercio de la población (el 29,6 por 100) se encuentran al margen de la oferta de transporte regular. Un panorama similar, aunque sensiblemente atenuado, se reproduce en la provincia de Avila, donde la quinta parte de su población y el 36 por 100 de los términos municipales no están servidos por líneas regulares.

Sin embargo, al descender a escala comarcal, el análisis de la organización de los servicios adquiere trazos mucho más precisos. La evaluación de la oferta comarcal de servicios se efectúa, en concreto, a través de la consideración del número semanal de expediciones en un sólo sentido realizadas en cada comarca. La oferta total de expediciones en cada espacio comarcal se calcula, por consiguiente, mediante la adición del número de servicios efectuado en cada uno de los municipios encuadrados en la comarca. Se trata, pues, de un cómputo de base municipal, referido a la totalidad de las líneas regulares colocadas bajo el control administrativo de la Junta de Castilla y León, así como a las concesiones dependientes de la Administración Central cuyo itinerario discurre mayoritariamente en el territorio castellano-leonés. No obstante, y en virtud de las limitaciones impuestas por la fuente de datos consultada, han quedado excluidas de consideración las líneas interregionales de carácter interurbano que recorren la región.

El tratamiento de la frecuencia de expediciones sencillas muestra notables virtualidades, al perfilarse como un indicador sintético de dos variables: la estructura espacial de la red de líneas regulares, por una parte, y el volumen de servicios desarrollados en las mismas, por otra. El uso de este indicador condensa, en suma, la consideración de la disposición espacial que adopta la malla de líneas y la del contingente de expediciones canalizado a través de la misma.

Los datos sobre el número semanal de expediciones sencillas en cada uno de los términos municipales castellano-leoneses han sido suministrados por el citado informe de EYSER (7). La comarcalización adoptada para la confección de los cómputos obedece a dos criterios. En el caso de las provincias integrantes del cuadrante noroccidental de la región (esto es, León, Palencia, Valladolid y Zamora), la compartimentación comarcal se fundamenta en la elaborada en la Tesis doctoral del autor de esta comunicación (8). En el resto de las provincias castellano-leonesas, se ha aplicado la división comarcal diseñada por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Agricultura, utilizando en la misma denominaciones más correctas desde una perspectiva geográfica (9). El resultado final del cómputo aparece recogido en el Cuadro 4 y representado gráficamente en el mapa adjunto.

CUADRO: 4. DISTRIBUCION COMARCAL DE LA OFERTA DE SERVICIOS EN EL SECTOR DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS POR CARRETERA DE CASTILLA Y LEON. (Número semanal de expediciones en un solo sentido). 1986.

PROVINCIA DE LEON	781
-11 La montaña leonesa oriental	3176
-12 La montaña leonesa occidental	3176
-13 El Bierzo	1626
-14 La Cabrera	1626
-15 La Sepagatería y La Cepeda	2626
-16 La Peña	2626
-17 El Páramo leonés	2626
-18 Los Oteros	2626
-19 Tierra de Campos	2626
-20 Las Riberas de León	4991

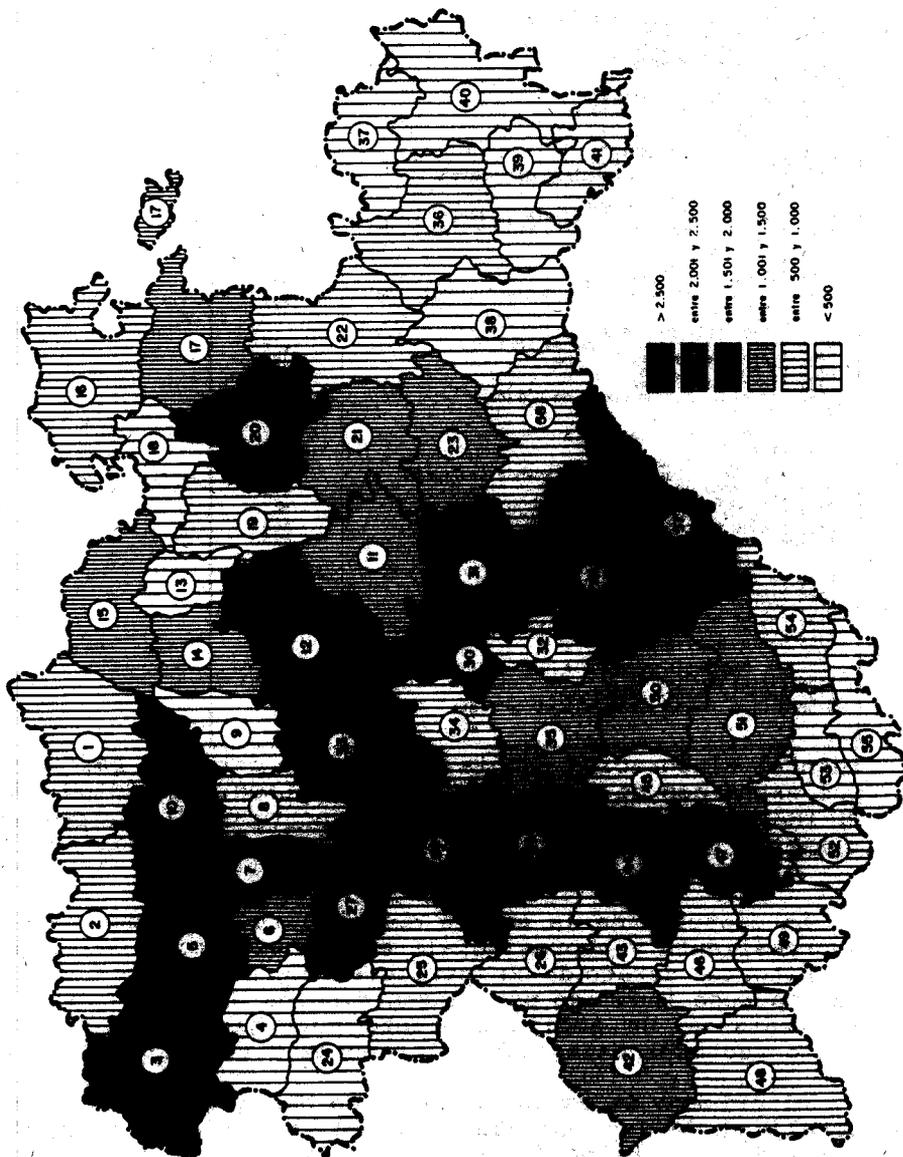
PROVINCIA DE PALENCIA		
-N111	El Cerrato	1135
-N112	Palencia-Tierra de Campos	2467
-N113	La Osa y El Bocado	1182
-N115	La Montaña palentina	1282
PROVINCIA DE BURGOS		
-N116	Las Montañas de Burgos	710
-N118	Rianda de Ebro-La Sirena	1400
-N119	La Lora	1220
-N120	Tierra de Campos-Castrojeriz	2271
-N121	Tierras de Burgos	2871
-N122	El Paramo de Lerma	1386
-N123	Sierra de la Demanda	386
-N124	La Ribera	1470
PROVINCIA DE ZAMORA		
-N126	La Carballeda y Sanabria	300
-N127	Aliste	232
-N128	Sariego	232
-N129	El Campo de Benavente	2001
-N130	Zamora-Tierra del Pan	3810
-N131	Tierra del Vino y Campiñas del Guareña	1975
PROVINCIA DE VALLADOLID		
-N130	Área de influencia inmediata de Valladolid	4050
-N131	Páramos orientales y Valle medio-oriental del Duero	1683
-N132	Tierra de Pinares	872
-N133	Tierra de Campos	1873
-N134	Montes de Torzosa	843
-N135	Tierra de Medina y Valle medio-occidental del Duero	1186
PROVINCIA DE SORIA		
-N136	Tierra de Pinares-parameras sorianas	810
-N137	Tierra de Campos soriana	100
-N138	El Burgo de Osma	122
-N139	Tierra de Almazán	122
-N140	Tierra de Agreda-Campo de Gómara	150
-N141	Medinaceli	0
PROVINCIA DE SALAMANCA		
-N142	Vitigudino	1361
-N143	El Campo de Ledesma	478
-N144	Área de influencia de Salamanca-La Armuña	478
-N145	Parque de Bracamonte	170
-N146	El Campo Charro	170
-N147	Alba de Tordes	170
-N148	Ciudad Rodrigo	898
-N149	Bejar-Sierra de Francia	898
PROVINCIA DE ÁVILA		
-N150	La Tierra Llana de Avila	1388
-N151	Tierra de Avila-El Ampio	898
-N152	Sector occidental de Urcos	898
-N153	Sector central de Urcos	898
-N154	Sector oriental de Urcos-El Tiemblo	898
-N155	Valle del Tiétar	130
PROVINCIA DE SEGOVIA		
-N156	Tierra de Pinares	898
-N157	Sierra segoviana	898
-N158	Macizo de Sepúlveda-Páramos de Riaza	898

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de base municipal extraídos de JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN, DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES: Estudio sobre transporte público y regular de viajeros por carretera. EYSER, 1987, sin publicar.

La adopción de la escala comarcal revela, como rasgo más sobresaliente y expresivo, la enorme extensión del conjunto territorial dotado de un insuficiente grado de accesibilidad, que aparece inducido por la restringida oferta de servicios. Se trata de un amplio conjunto subregional integrado por cinco sectores espaciales claramente diferenciados.

El primero de estos sectores se halla configurado por la totalidad de las unidades comarcales sorianas y otras dos comarcas orientales (la Sierra de la Demanda y el Macizo de Sepúlveda-Páramos de Riaza), que delimitan un extenso área donde se registran los valores más bajos de la oferta regional de servicios. No en vano cinco de los seis espacios comarcales sorianos presentan una frecuencia inferior a 160 expediciones, individualizándose uno de ellos -Medinaceli-

DISTRIBUCIÓN COMARCAL DE LA OFERTA DE SERVICIOS EN EL SECTOR DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS POR CARRETERA DE CASTILLA Y LEÓN. (NÚMERO SEMANAL DE EXPEDICIONES EN UN SOLO SENTIDO). 1.988.



como la única comarca castellano-leonesa con ausencia absoluta de servicios regulares. Ni siquiera la unidad comarcal aledaña a la capital soriana (Tierra Pinariega-parameras sorianas) se sustrae al carácter limitado de la oferta de expediciones -cifrada únicamente en 819 servicios- poniendo de relieve la debilidad de la articulación de Soria con su espacio provincial a través de líneas regulares.

El segundo de los grandes sectores espaciales de insuficiente accesibilidad se identifica, asimismo, con la amplia franja occidental que, extendida desde La Cabrera y Sanabria, incorpora las penillanuras zamoranas (Aliste y Sayago) y la mayor parte de las unidades comarcales que integran la penillanura salmantina (El Campo de Ledesma, El Campo Charro, Ciudad Rodrigo y Béjar-Peña de Francia). Se perfila como extensa faja periférica articulada por una restringida oferta de servicios, que, en la mayor parte de los casos, aparece comprendida entre 530 y 840 expediciones. La menguada oferta de servicios se hace extensiva, en tercer lugar, al borde montañoso septentrional de la región, y muy especialmente a las dos comarcas de la Montaña leonesa y a las Montañas de Burgos, servidas por un contingente de expediciones cifrado entre 540 y 780.

Por último, es posible trazar con precisión los límites de dos espacios de menor extensión, caracterizados igualmente por graves deficiencias en su nivel de accesibilidad. Es el caso, por un lado, de la mayor parte de las áreas montañas abulenses: concretamente, las tres comarcas localizadas en el macizo de Gredos -que exhiben una oferta de servicios comprendida entre 240 y 660 expediciones- y el Valle del Tiétar. Es conveniente subrayar que, al no computarse los servicios desarrollados en las líneas que conectan este sector montano con Madrid, la baja frecuencia de expediciones registrada en el Valle del Tiétar revela, ante todo, la débil articulación de esta comarca con el resto de la provincia y del espacio regional. Por otro, puede detectarse el enclave de aislamiento constituido por La Lora y la comarca palentina de La Ojeda y El Boedo, servidas por una menguada oferta de servicios que asciende a 240 y 154 expediciones, respectivamente.

En suma, pues, las áreas de deficiente accesibilidad se disponen como una orla periférica del territorio regional, adquiriendo muy notable extensión en los márgenes oriental y occidental del mismo. En la práctica totalidad de los casos, estas áreas se identifican con los más extensos vacíos demográficos existentes en la región -registrando densidades de población inferiores a 10 hab./km²-, y se hallan sensiblemente laceradas por un acelerado proceso estructural de envejecimiento poblacional. Como ha sido constatado en una publicación anterior del mismo autor que suscribe esta comunicación, se trata de espacios (de modo especial la provincia de Soria, las penillanuras occidentales, así como la comarca de La Lora y la de La Ojeda y El Boedo) dotados de

un insuficiente equipamiento en infraestructuras viarias de alta capacidad (10). Se añaden, pues, las deficiencias de la red viaria con la exigua oferta de servicios en las líneas regulares, propiciando a la población rural severas restricciones a la movilidad necesaria para el acceso a otros servicios básicos (atención sanitaria, educación...etc.). De este modo, adquieren contornos precisos las áreas rurales donde se han consolidado las situaciones más graves de aislamiento de determinados colectivos de población (jubilados, grupos sociales de reducidos ingresos, desempleados...etc.), y donde, paralelamente, la irreversible debilidad estructural de la demanda condiciona la aparición de balances económicos deficitarios en las empresas del sector.

Otro de los rasgos que confieren personalidad propia a la oferta regional de servicios es, sin duda, el acusado radiocentrismo que en torno a las capitales provinciales adopta la red de líneas regulares y, por consiguiente, el contingente de expediciones canalizado a través de las mismas. Este fenómeno permite delimitar con notable precisión los espacios comarcales privilegiados con altos niveles de accesibilidad. En efecto, la malla de itinerarios regulares converge en las capitales provinciales, introduciendo una elevada frecuencia de servicios en los espacios comarcales aledaños a dichas ciudades. Esta situación se hace perceptible en las Riberas de León, el Área de influencia de Salamanca-La Armuña, el Área de influencia inmediata de Valladolid, Tierras de Burgos, así como, con algunas matizaciones, en Zamora-Tierra del Pan y Palencia-Tierra de Campos, comarcas que exhiben una amplia oferta de servicios representada por un contingente que oscila entre 2600 y 5000 expediciones. Una situación análoga se detecta en El Bierzo, donde la intensa articulación de Ponferrada con el espacio comarcal circundante determina la realización de una elevada cuota de expediciones (3100).

Es importante subrayar, no obstante, que la densidad y complejidad que alcanza la red de líneas en la provincia de León coloca en una posición prevalente a la comarca donde está ubicada su capital (Las Riberas de León), que registra un volumen muy próximo a las 5000 expediciones, cota cénica en la oferta comarcal de servicios de la región castellano-leonesa. Asimismo, gozan de una accesibilidad privilegiada el Área de influencia de Salamanca-La Armuña y el Área de influencia inmediata de Valladolid, que concentran una oferta de 4270 y 4050 expediciones, respectivamente.

En cambio, la mayor parte de las unidades comarcales encuadradas en el sector central de la cuenca castellana muestra, en términos generales, unos niveles intermedios de accesibilidad, introducidos por la realización de un volumen

de servicios comprendido entre 1100 y 1800 expediciones. Esta situación se materializa en algunas comarcas septentrionales (La Maragatería, La Bañeza y La Valdavia y el Valle medio del Carrión), en determinadas comarcas centro-orientales (El Cerrato, Páramos orientales vallisoletanos, Páramo de Lerma y La Ribera), así como en unidades comarcales de las campiñas de suroeste (Tierra de Medina, Tierra Llana de Avila, Alba de Tormes y la Tierra del Vino, comarca cuya oferta de expediciones sobrepasa los umbrales medios de este conjunto espacial).

En la cuenca castellana se individualizan, sin embargo, un reducido número de espacios comarcales con un excelente grado de accesibilidad, homologable, en ciertos casos, al registrado en las áreas de influencia de las capitales provinciales. Esta observación tiene su manifestación emblemática en el conjunto territorial de Tierra de Campos - con una frecuencia de servicios que oscila entre 1800 y 3600 expediciones- y en la Tierra de Pinares segoviana (2700), cuyas ofertas de servicios se hallan dinamizadas por la proximidad de sus respectivas capitales provinciales (ii). Esta valoración puede hacerse igualmente extensiva a dos comarcas de notable desarrollo agrario, esto es, el Páramo leonés y el Campo de Benavente, servidas por un monto de expediciones cercano a las 2350 y 2000, respectivamente.

El estudio de la organización de los servicios en las líneas regulares no se agota, como es obvio, con el análisis de la distribución espacial de la frecuencia de expediciones. El señalado deterioro de la oferta de servicios emerge, asimismo, en la restringida velocidad comercial desarrollada en las líneas, aspecto que incrementa el tiempo invertido en los recorridos, y que introduce un sensible menoscabo de las ventajas comparativas que el transporte público regular puede ofrecer frente al automóvil privado. No es otra la conclusión que puede colegirse, al comprobar -como aparece recogido en el Cuadro 5- que en el 83 por 100 de las líneas regulares autonómicas la velocidad comercial registrada es inferior a 49 kms./hora. Es más, tan sólo en tres de las líneas autonómicas se alcanza una velocidad comercial que excede los 60 kms./hora.

CUADRO: 5. VELOCIDAD COMERCIAL EN LAS LINEAS REGULARES AUTONOMICAS DE CASTILLA Y LEON. 1986.

	nº de líneas	% de líneas
menos de 30 kms./h.	28	13,7
entre 30 y 39 kms./h.	73	35,7
entre 40 y 49 kms./h.	70	34,3
entre 50 y 59 kms./h.	30	14,7
más de 60 kms./h.	3	1,4

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de JUNTA DE CASTILLA Y LEON. DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES: Estudio sobre transporte público y regular de viajeros por carretera. EYSER, 1987, sin publicar.

La acumulación sistemática de pérdidas en el balance económico de numerosas empresas favorece, al mismo tiempo, una excesiva dilatación del periodo de amortización y renovación del material móvil. De ahí que el elevado envejecimiento de la flota de autobuses aparezca como uno de los aspectos más vulnerables y preocupantes de la actividad del sector, propiciando una sensible merma de los niveles de seguridad y comodidad en los desplazamientos. No en vano casi las tres cuartas partes (el 73,7 por 100) del parque de vehículos presenta una antigüedad superior a 11 años, y, lo que resulta aún más revelador, algo menos de la mitad de la flota regional (el 43,7 por 100) lleva en funcionamiento más de 15 años (12). En cambio, el 13 por 100 de los autobuses posee una antigüedad inferior a los cinco años.

En suma, pues, la oferta del sector ha experimentado un sensible deterioro como efecto de la fuerte regresión de la demanda, y, recíprocamente, la degradación de la oferta estimula la intensificación del retroceso de la demanda, consolidando, así, un círculo vicioso. Si no se procede a una rápida flexibilización de los sistemas de explotación -acorde con los supuestos establecidos en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 1987- y a la realización de una adecuada política de subvenciones y de apoyo a la renovación de la flota -que garantice, en definitiva, la prestación de este servicio público-, el transporte colectivo regular en las áreas rurales de la región con baja densidad de población corre el riesgo de adentrarse, siguiendo el modelo teórico de Heinze, en la fase terminal del ciclo de vida de este sector como elemento del sistema de transporte regional (13).

NOTAS:

1. GUTIERREZ PUEBLA, J.: "Accesibilidad y transporte rural. Una perspectiva social". T.T.C. N°34, septiembre-octubre 1988. Págs. 27 a 40.
2. CALDERON CALDERON, B.: "El dinamismo interno de la población". En CALDERON CALDERON, B.; DELGADO URRECHO, J.M.; CABALLERO FERNANDEZ-RUFETE, C.: Geografía de Castilla y León. Tomo 2º. La Población. Ambito Ediciones, Valladolid, 1987. Págs. 139. Cfr. pág. 96.
3. DELGADO URRECHO, J.M.: "Despoblación rural y concentración urbana". En CALDERON CALDERON, B.; DELGADO URRECHO, J.M.; CABALLERO FERNANDEZ-RUFETE, P.: Geografía de Castilla y León. Tomo 2º. La Población. Ambito Ediciones, Valladolid, 1987. Págs. 139. Cfr. págs 74 a 76.
4. GUTIERREZ PUEBLA, J.: "Crisis y perspectivas de futuro en el transporte colectivo del medio rural". Estudios Geográficos N°193, octubre-diciembre 1988. Págs. 559 a 580.
5. OLDFIELD, R.: Effects of car ownership on bus patronage. Transport and Road Research Laboratory, Crowthorne, 1979. LR 872.
6. Datos extraídos de JUNTA DE CASTILLA Y LEON. DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES: Estudio sobre transporte público y regular de viajeros por carretera. EYSER, 1987, sin publicar. Memoria págs. 19 a 35.
7. JUNTA DE CASTILLA Y LEON. DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES: Op. cit. Cfr. Anejo 4.
8. PASTOR ANTOLIN, L.J.: El proceso inmigratorio vallisoletano (1960-1985). Factores, dinámica de flujos y estructura socio-profesional. Universidad de Valladolid, 1989.
9. MINISTERIO DE AGRICULTURA. SECRETARIA GENERAL TECNICA: Tipificación de las comarcas agrarias españolas. Servicio de Publicaciones Agrarias, Madrid, 1978. Págs. 313.
10. PASTOR ANTOLIN, L.J.: La red de transporte en Castilla y León. Ambito Ediciones, Valladolid, 1986. Págs. 161. Cfr. págs. 50 a 67.
11. Dos de las comarcas integrantes de Tierra de Campos (concretamente, las de Zamora-Tierra del Pan y Palencia-Tierra de Campos) ya han sido mencionadas al señalar el alto grado de accesibilidad de las comarcas aledañas a las capitales provinciales. Sin embargo, la mayor parte del territorio de ambas comarcas no está incorporado al área de influencia inmediata de sus respectivas capitales, razón por la cual pueden ser objeto de una consideración diferenciada.

12. Cálculos propios establecidos mediante la utilización de datos suministrados por MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES. DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES TERRESTRES: Memoria y Datos estadísticos. 1986.

13. HEINZE, G.W.: "Unkonventioneller ORNV in ländlichen Räumen. Ergänzung oder Alternative?". Raumordnung und Raumforschung 44/6, 1986. Págs. 252 a 261.