

PABLO MARCO DOLS<sup>a</sup>  
JAVIER SORIANO MARTÍ<sup>b</sup>

## TRANSPORTE PÚBLICO Y DESPOBLACIÓN EN EL MUNDO RURAL: EL CASO DEL INTERIOR CASTELLONENSE

### RESUMEN

En los últimos años ha cobrado actualidad el problema de la despoblación rural, que ha llevado a muchos núcleos a su efectiva desaparición. Entre los que todavía subsisten, algunos padecen una progresiva reducción de servicios públicos y dotaciones, como el transporte en autobús, que juega un papel relevante. Esto acaba obligando a muchos residentes a emigrar a zonas más pobladas para acceder a los servicios básicos. Este trabajo pretende estudiar la paulatina desaparición y/o disminución del servicio de autobuses en el interior de la provincia de Castellón y mostrar las alternativas existentes que permitan revertir o atenuar este éxodo a partir de propuestas sostenibles que garanticen una calidad de vida equitativa en todos los territorios. El análisis se ha realizado mediante una reconstrucción de la evolución demográfica y de la oferta de servicios de autobús existente en la provincia, a partir de diversas fuentes estadísticas del INE y la consejería regional, mientras que las propuestas se inspiran o apoyan en la bibliografía existente sobre el transporte en el medio rural. Los resultados confirman la disminución del servicio de transporte paralelamente a la despoblación en numerosas zonas, sin que se haya aplicado ninguna de las medidas existentes para garantizar su eficiencia y sostenibilidad.

**PALABRAS CLAVE:** autobús; equidad territorial; éxodo rural; medio rural.

---

a Universitat Jaume I. Dpt. d'Història, Geografia i Art (Fac. Ciències Humanes i Socials). Av. Sos Baynat s/n. 12071 Castelló de la Plana. al058233@uji.es. <https://orcid.org/0000-0001-6269-4413>.

b Universitat Jaume I. Dpt. d'Història, Geografia i Art (Fac. Ciències Humanes i Socials). Av. Sos Baynat s/n. 12071 Castelló de la Plana. fsoriano@uji.es. <https://orcid.org/0000-0001-6671-2930>

Fecha de recepció: 22/4/20. Fecha de aceptació: 11/11/20.

## PUBLIC TRANSPORT AND DEPOPULATION IN RURAL AREAS: THE CASE OF THE CASTELLÓN INTERIOR

### ABSTRACT

In recent years, the problem of rural depopulation has become topical. This has led many towns to its effective disappearance. Among those that still survive, some suffer a progressive reduction of public services and endowments like the bus transport, that plays an important role. This ends up forcing many residents to migrate to more populated areas to have access to basic services. This work aims to document and confirm the gradual disappearance and / or decrease of the bus service in the interior of the province of Castellón and show the existing alternatives to revert or mitigate this exodus from sustainable proposals to ensure a fair quality of life in all territories. For this analysis, a reconstruction of the demographic evolution and the offer of existing bus services in the province has been carried out, from various statistical sources from the National Statistical Institute and the regional council, while the proposals are inspired or supported by the existing bibliography on transportation in rural areas. The results confirm the decrease in the transport service in parallel to the depopulation in many areas, without any of the existing measures having been applied to guarantee its efficiency and sustainability.

KEYWORDS: bus; public transport; rural environment; rural exodus; territorial equity.

### TRANSPORTE Y DESPOBLACIÓN. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN

El libro *La España vacía. Viaje por un país que nunca fue* (Sergio del Molino, 2016) ha actuado de detonante para denunciar una realidad analizada hace años por la Geografía y otras disciplinas. Tras muchas décadas de sangría demográfica, el futuro de las zonas de montaña y otras áreas rurales y de interior se presenta incierto y, a pesar del fenómeno neorrural y otras alternativas dinamizadoras, muchos núcleos parecen estar condenados a la desaparición o a convertirse en lugares de residencia temporal.

El proceso de éxodo rural vivido en la montaña española durante el siglo XX tiene sus raíces un poco antes en el tiempo, pero se acelera con la progresiva urbanización que registra el país durante la transición democrática. Un proceso bien estudiado, alimentado por una doble dinámica (urbanización y emigración rural), cuyo resultado final ha deparado la bautizada como España vacía –más recientemente recalificada como España vaciada– y que antaño, desde la Geografía, era conocida como el umbral desvitalizado.

Las repercusiones de este fenómeno territorial y demográfico son evidentes y no por anunciadas revisten menor gravedad, hasta convertirse en tema de actualidad recurrente. El cierre continuo de servicios y dotaciones, el envejecimiento, el aislamiento y, en definitiva, la acentuación de las desigualdades socioeconómicas que la compleja orografía peninsular se encarga de alimentar o hasta incluso perpetuar han provocado una situación límite, agudizada más aún si cabe por la crisis económica (Oliva & Camarero, 2019).

La huida de población del mundo rural a la ciudad ha contribuido históricamente a la disminución cualitativa y cuantitativa de servicios en buena parte del territorio y, en este sentido, el transporte no ha sido una excepción, aunque paradójicamente supone una herramienta estratégica para combatir los efectos de ese doble fenómeno: despoblación y servicios insuficientes y/o deficientes. Algunos procesos inversos, como la contraurbanización (atracción hacia núcleos periurbanos por el menor precio y mayor calidad de la vivienda), han permitido una revitalización de algunas zonas y una mayor dotación de servicios pero, paradójicamente, no un aumento de líneas ni frecuencias en el transporte público.

Para Camarero & Oliva (2019) esta disminución de la accesibilidad a los servicios básicos incrementa la necesidad de desplazamiento de la población rural –Milbourne & Kitchen (2014) hablan de hipermovilidad rural– lo que, unido a la disminución del transporte público, provoca la paradoja denunciada por Woods (2005, p. 104): “many of the services that are most distant from the majority of rural communities [...] are those whose users are least likely to have access to their own private transport”.

La movilidad rural presenta unas características propias, con una gran dependencia de medios privados y a la vez un elevado porcentaje de población que carece de vehículo, denominado población cautiva. Un nutrido colectivo cuya movilidad depende de unas redes familiares y sociales a menudo precarias o menguantes y del transporte público (Camarero, 2009). Con escasa presencia del ferrocarril, el autobús adquiere especial relevancia porque acaba siendo la única alternativa para garantizar la accesibilidad y movilidad efectivas.

Asimismo, los nuevos modelos de movilidad compartida, por ahora infrautilizados, representan una interesante oportunidad para estas regiones (Camarero & Oliva, 2019). Estas fórmulas informales de movilidad han estado tradicionalmente presentes en el medio rural (Sanz & Martínez-Lorea, 2018), pero en la actualidad adquieren una nueva dimensión gracias a las tecnologías de la información y la comunicación (TIC). En todo caso, y sin desmerecer las posibilidades que estos nuevos modelos presentan, el presente artículo se centra principalmente en el transporte público, analizando la disminución histórica de la oferta y las fórmulas actuales para su sostenibilidad.

La equidad territorial, que mide la accesibilidad a los servicios públicos de toda la población y debería ser más o menos homogénea en cualquier zona, está comprometida desde hace décadas en las áreas rurales. La movilidad y el transporte en autobús juegan aquí un papel estratégico (Milbourne & Kitchen, 2014; Ruiz, Seguí, Mateu y Martínez, 2016; Camarero & Oliva, 2019) para intentar revertir el grave problema de la despoblación y el desdoblamiento.

Las zonas desfavorecidas, aquellas que con el éxodo rural pierden conectividad a partir del paulatino deterioro del transporte público, centran la atención de este estudio que analiza esa doble realidad desde la segunda mitad del siglo XX hasta nuestros días. La búsqueda de soluciones y el diseño de propuestas de futuro para mejorar la situación del medio rural, paliar la discriminación que sufre una parte de la sociedad y combatir la situación de despoblación son, a la vez, objetivo y justificación de este trabajo.

En la Comunidad Valenciana, el declive demográfico en las áreas de interior pervive desde hace décadas y se extiende desde los últimos años hacia tierras prelitorales (Escribano & Del Romero, 2019). La provincia de Castellón, con un 36% de sus 135 municipios con una densidad inferior a los 10 hab/km<sup>2</sup> y solo un 22% con más de 2.000 habitantes (Velasco, 2018), se convierte en un territorio de estudio idóneo para investigar el fenómeno, poner a prueba propuestas y extraer conclusiones. Porque, además, presenta una marcada dicotomía litoral-interior con una franja costera densamente poblada y que concentra la mayor parte de la industria y los servicios, por oposición a las áreas prelitorales e interiores montañosas, situadas en el otro extremo demográfico y económico.

Este artículo trata de analizar la viabilidad de nuevas fórmulas de transporte en el medio rural castellonense con el objetivo final de garantizar la equidad territorial, habida cuenta de la necesidad que la población de estas comarcas rurales, fuertemente envejecida, tiene de desplazarse para acceder a servicios básicos.

### METODOLOGÍA

La metodología utilizada se ha centrado, por una parte, en el estudio del proceso de pérdida de población rural en la provincia de Castellón, y por otra en la evolución histórica de los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera.

Para el primer aspecto se ha recurrido a los datos demográficos del Instituto Nacional de Estadística (cifras de población, Censos), que han permitido cuantificar la magnitud del fenómeno y precisar el ámbito temporal de este estudio, circunscribiéndolo al periodo en que se produce una intensificación del éxodo rural a partir de la segunda mitad del siglo XX.

Por otra parte, se ha realizado un análisis de la evolución histórica de las líneas de autobús que han operado en el interior castellonense desde los años 60 del siglo XX hasta la actualidad, recurriéndose para ello a diversas fuentes. Para el periodo más antiguo se han consultado los expedientes de las distintas concesiones, obrantes en el Archivo Histórico Provincial de Castellón: medio centenar de documentos que recogen las principales características de cada línea, así como hechos relevantes como su apertura y cierre, adición de hijuelas o variación del número de expediciones. El análisis del contenido de estos expedientes ha permitido reconstruir la evolución de la oferta de servicios en el interior castellonense.

Para los servicios actuales se han revisado los datos estadísticos facilitados por la Conselleria de Política Territorial. Estos datos ofrecen información sobre la actual oferta de servicios, en los mismos parámetros que la obtenida mediante las fuentes históricas para el periodo anterior, lo que permite establecer comparaciones en aspectos como el número de líneas y expediciones. Esta misma información se puede consultar en las páginas web de las empresas concesionarias (Altaba, 2019; AMSA, 2019; AVSA, 2019; Furió, 2019; HICID, 2019).

Esta estrategia metodológica ha permitido relacionar la evolución demográfica con la oferta de servicios de transporte de viajeros en el interior castellanense a lo largo de las seis últimas décadas (se puede realizar un análisis comparado de las diversas figuras), así como confirmar las hipótesis del trabajo. La consulta bibliográfica ha servido para corroborar los resultados, conocer el papel del transporte público en el ámbito rural y las diversas propuestas existentes para mejorar la movilidad y garantizar su sostenibilidad.

## RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En este apartado se estudia en primer lugar la evolución demográfica del territorio objeto de análisis y su repercusión en la oferta de servicios, apoyado con diverso material gráfico. A continuación, una vez analizadas las relaciones entre ambos parámetros, se reflexiona sobre el papel del transporte público como elemento en la lucha contra la despoblación rural, para finalmente proponer alternativas que permitan garantizar la sostenibilidad de estos servicios en el futuro.

### *Evolución demográfica y de la oferta de servicios*

En la provincia de Castellón, la tendencia demográfica durante el siglo XX ha provocado no solo la desestructuración de un modelo de ocupación territorial surgido en plena Edad Media, con la progresiva e inexorable desaparición de las masías y demás núcleos del poblamiento diseminado, sino también ha generado migraciones internas que, pese al reforzamiento de algunos núcleos comarcales (Onda, Segorbe) o la aparición de ejes de atracción (Vall d'Alba), no han impedido un auténtico vaciado del medio rural (Ortells & Selma, 1993), con la pérdida de población también en áreas periurbanas o valles fluviales (Escribano & Del Romero, 2019).

De una situación de partida a principios del siglo XVIII en la que los habitantes de las comarcas de montaña (de Norte a Sur, Els Ports, Alt Maestrat, l'Alcalatén, Alto Mijares y Alto Palancia) representaban el 49,8% del total provincial se ha pasado a una concentración litoral y urbana (las comarcas litorales del Baix Maestrat y la Plana) de un 90,5%. En la montaña apenas quedaba el 9,46% de la población castellanense en 2018, aunque en los últimos años se detecta una recuperación en comarcas como l'Alcalatén y el Alto Palancia por el dinamismo demostrado por sus capitales, l'Alcora y Segorbe (Tabla 1).

La sangría demográfica padecida por el interior se acelera bruscamente durante la segunda mitad del siglo XIX, experimenta una desaceleración en la postguerra y asiste a un violento epílogo, definitivamente, entre los años 1950 y 1990, si bien todavía continúa como un lento goteo en la actualidad.

El proceso migratorio tiene muchas fases, desde una directa de emigración desde la masía o pueblo a la gran ciudad, hasta otra pautada o escalonada que va fijando destinos intermedios como una masía más grande, posteriormente la capital comarcal para concluir con la gran ciudad (Ortells & Selma, 1993; Soriano, 2007).

Tabla 1. Evolución de la población provincial por comarcas (sombreadas aparecen las comarcas de interior). Fuente: INE (Censos de Población). Elaboración propia

Comarcas	1900	1940	1991	2018
Plana Baixa	68.447	81.007	150.291	190.312
Plana Alta	69.444	84.341	182.551	250.981
l'Alcalatén	20.520	17.561	14.663	15.626
Alt Maestrat	19.377	16.440	8.765	6.745
Baix Maestrat	54.768	48.835	59.881	81.343
Els Ports	21.020	14.607	5.422	4.404
Alto Mijares	19.760	16.457	4.157	3.784
Alto Palancia	37.492	33.098	22.452	23.703
Total	310.828	312.346	448.182	576.898

La significación cartográfica del proceso es evidente como se muestra en la figura 1, donde se aprecia la concentración de la población en el litoral y prelitoral en los últimos 70 años (el 76% de los habitantes de la provincia residen en la Plana), quedando muchos municipios de montaña literalmente vacíos, desvitalizados o con densidades inferiores a los 10 habitantes por km<sup>2</sup>.

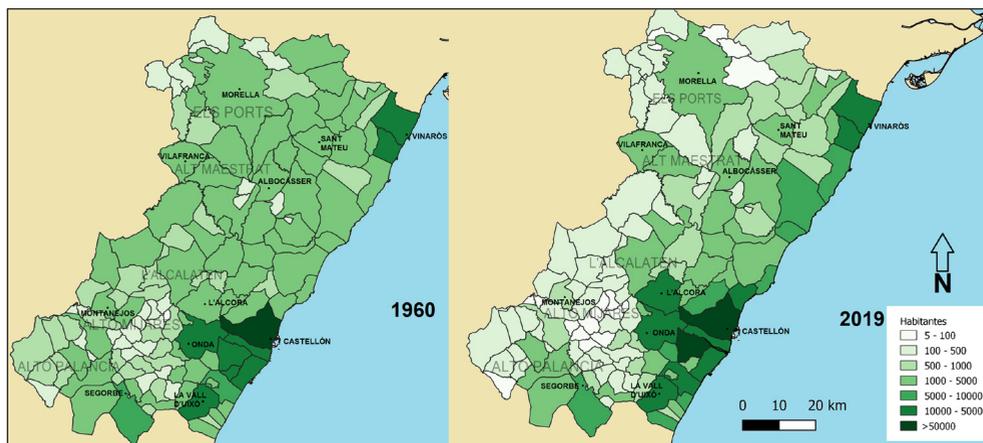


Figura 1. Mapas de población de la provincia de Castellón por municipios en 1960 (izqda.) y 2019 (dcha.). Fuente: INE. Elaboración propia.

La consecuencia más o menos inmediata de la sangría demográfica es la importante disminución de servicios públicos en la práctica totalidad de comarcas de interior en el mismo periodo, entre ellos los de transporte, con la reducción de expediciones y rutas de autobús (Marco, 2020). La cartografía

comparada lo hace evidente, observándose entre 1961 y 2020 una clara y casi generalizada disminución tanto del número de líneas como de expediciones (Figuras 2 y 3).

Tras un periodo de fuerte expansión durante la preguerra (Marco, 2018), la postguerra supuso una fuerte contracción de servicios por las carencias en combustibles o material móvil. En los años 50 comenzó a recuperarse la oferta, restableciéndose los servicios, incrementándose las expediciones y abriéndose nuevas líneas tanto en el interior como en la costa. Sin embargo, esta tendencia quedó truncada en el interior a partir de la siguiente década, debido a la despoblación provocada por la agudización del éxodo rural y al inicio de la generalización del automóvil particular. Asimismo, esta mayor disponibilidad de medios privados, junto con las carencias de una menguante oferta de transporte público, acabó generando una “automovilidad solidaria” (Sanz & Martínez-Lorea, 2018), por otra parte calificada como “pirata” por los transportistas, pues les suponía una seria competencia informal (Mediterráneo, 1970).

La conjunción de ambos fenómenos provocó en pocos años un gran descenso en el número de viajeros de las líneas rurales (Ortells, 1983), que dejaron de ser rentables para unas concesionarias que las explotaban a su cuenta y riesgo, y que debían hacer frente a un déficit de explotación que acabó amenazando su continuidad. De esta manera, a lo largo de la década de los 60 no sólo cesaron prácticamente todas las aperturas de nuevas líneas en el medio rural, sino que se inició un progresivo descenso de la oferta que continuaría a lo largo de las siguientes décadas.

Durante los años 70 y 80 las administraciones públicas otorgaron las primeras ayudas para garantizar unos servicios esenciales en las rutas más deficitarias. Estas subvenciones tuvieron primero un carácter irregular, concediéndose de manera esporádica para aquellas líneas cuya situación límite amenazaba seriamente la continuidad del servicio. Ya en la década de los 90 estas ayudas se sistematizaron, y han continuado hasta su supresión en 2014, víctimas de los recortes en el gasto público aplicados a raíz de la crisis económica, sin que fueran acompañadas de otras medidas que permitieran la sostenibilidad de estos servicios (Marco, 2020).

En el interior Norte de la provincia, a principios de los años 80 desaparecieron las expediciones directas entre Morella y Vinaròs (salida natural de aquella a la costa y a la mayoría de servicios), con el consiguiente incremento en el tiempo de viaje. Por aquellas mismas fechas se suprimieron igualmente otros servicios internos y con la costa. Más recientemente, tras la última crisis económica y la desaparición de las ayudas a las rutas de débil tráfico, se ha suprimido la circulación diaria en las líneas que comunican Morella con el resto de municipios de la comarca de Els Ports, de la que es capital.

En otros casos, la apertura de algunas líneas en las décadas de los 60 e incluso los 70 resultó tremendamente efímera, pues se acabaron suprimiendo poco después, como en la Tinença de Benifassà o el servicio diario a Culla y otras localidades vecinas, todos ellos en la mitad septentrional, aunque también se da este caso en municipios de la sierra de Espadán, en el interior Sur, que, tras disponer por primera vez en su historia de servicio de autobús durante la primera mitad de los años 70, lo perdieron pocos años después. En general, donde se establecen líneas a municipios hasta entonces carentes de servicio (Castellfort, Xodos, Olocau, la Serratella, Matet o Torás), estas apenas tienen circulación uno o dos días a la semana.

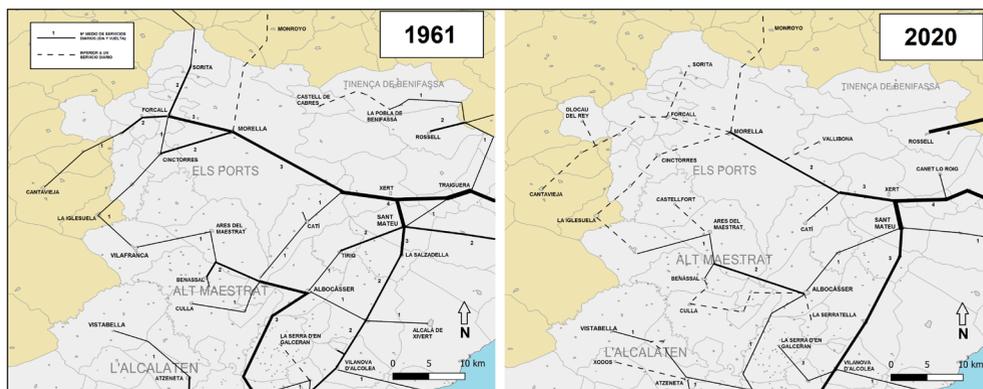


Figura 2. Mapas de líneas y expediciones de autobús en el interior Norte de la provincia de Castellón en 1961 (izq.) y 2020 (dcha.). Fuentes: Archivo Histórico Provincial (AHP) y empresas concesionarias. Elaboración propia.

En el interior Sur, el ejemplo más claro de disminución de servicios se da en Montanejos, que a finales de los 60 llegó a disponer de dos conexiones diarias con Valencia y una con Onda, que se incrementaban en verano, y otra con la estación de ferrocarril de Caudiel, que fueron reduciéndose progresivamente hasta llegar a la oferta actual que se muestra en la figura 3. Caso similar se da en las líneas que comunican los principales núcleos de la comarca del Alto Palancia (Segorbe, Jérica y Viver) con los municipios de su entorno, destacando la drástica reducción de expediciones entre Viver, Jérica y su estación de tren.

Se aprecia asimismo una disminución general de servicios entre el Alto Palancia y la Plana de Castellón, mientras que se ha reforzado ligeramente la conexión entre Segorbe y Valencia, por Sagunto, una muestra de la gravitación de la comarca hacia la capital regional y su área metropolitana, complementada además por la línea C5 de Cercanías entre Valencia y Caudiel (Sanchis Deusa, 1988). Sin embargo, la escasa oferta y la baja velocidad comercial hacen que el uso del tren sea muy reducido (RENFE, 2020).

El único eje de comunicaciones del interior castellonense que mantiene la oferta de servicios es el que discurre entre Cortes de Arenoso y la capital provincial, con el municipio de l'Alcora como principal centro comarcal. Ni la despoblación que ha afectado a las localidades más occidentales (Cortes o Zucaina han perdido alrededor del 70% de su población respecto a 1960), ni el crecimiento de las áreas más próximas a Castellón (l'Alcora ha doblado su censo) han supuesto una modificación de la oferta, a diferencia de lo ocurrido en el eje Onda-Montanejos-Puebla de Arenoso, con una evolución demográfica similar. No existen aparentemente motivos que expliquen tal hecho, más allá de la prevalencia de una cierta inercia histórica que ha llevado al mantenimiento de un determinado *statu quo* en esta oferta de servicios.

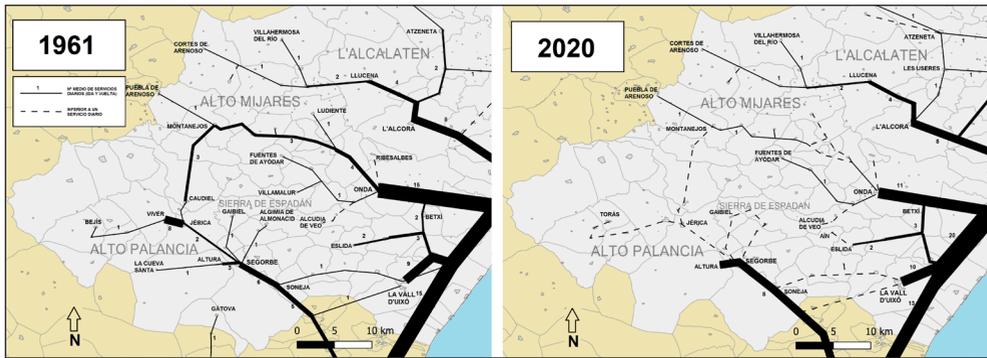


Figura 3. Mapas de líneas y expediciones de autobús en el interior Sur de la provincia de Castellón en 1961 (izq.) y 2020 (dcha.). Fuentes: AHPC y empresas concesionarias. Elaboración propia.

La figura 4 muestra la evolución de la cobertura de los servicios de autobús entre 1960 y la actualidad. Como se puede observar, a lo largo de estos años ha disminuido ligeramente el número de municipios sin servicio, gracias al establecimiento de algunas líneas con circulación generalmente semanal. En todo caso, las áreas más afectadas siguen siendo fundamentalmente las mismas: Tinença de Benifassà, la sierra de Espadán y el interior del Alto Palancia, zonas montañosas con una densidad de población muy baja.

Paralelamente ha disminuido el número de expediciones en diversas zonas del interior que contrasta con el incremento en algunas áreas costeras. Las comarcas con los descensos más acusados son Els Ports, el Alto Mijares y el Alto Palancia, mientras que los mayores incrementos se dan en el entorno de la conurbación de Castellón y el litoral Norte entre Peñíscola y Vinaròs.

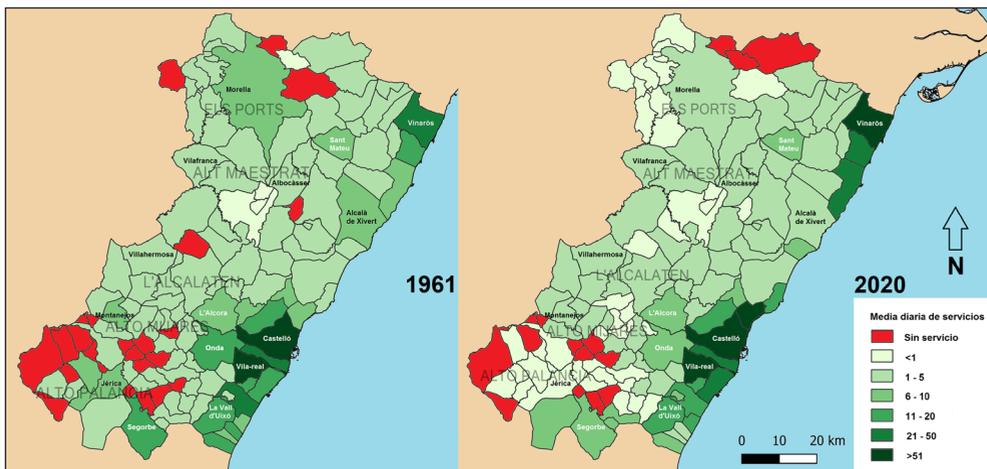


Figura 4. Oferta media diaria de servicios de autobús en la provincia de Castellón, por municipios, en 1961 (izq.) y 2020 (dcha.). Fuentes: AHPC y empresas concesionarias. Elaboración propia.

Así pues, dentro de una variada casuística y con las debidas excepciones, se advierte una tendencia general a la reducción de servicios en el interior castellanense desde la segunda mitad del siglo XX, unas comarcas que, asimismo, han sufrido en general en este mismo periodo un fuerte proceso de despoblación (Tabla 1). Esta disminución se da especialmente en las líneas que comunican los centros y subcentros comarcales con los municipios de su área de influencia, y no tanto en las que se dirigen a la capital provincial, que han mantenido una oferta similar, si bien en ocasiones resulta inadecuada. Las localidades más pequeñas, con escasa población y altos índices de envejecimiento, se han visto de esta manera doblemente afectadas porque pierden servicios básicos y, a la vez, padecen la reducción de las comunicaciones con sus centros comarcales, a los que debían desplazarse para acceder a dichos servicios.

### *El papel estratégico del transporte para combatir la despoblación*

No cabe duda que el transporte público juega un papel clave para el desarrollo del medio rural y resulta un elemento esencial a la hora de generar las condiciones que atajen el grave problema de despoblación. La vigente, pero inaplicada, Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el desarrollo sostenible del medio rural así lo recoge en su artículo 23:

*En el ámbito de las infraestructuras locales y los equipamientos y servicios básicos, el Programa de Desarrollo Rural Sostenible podrá establecer medidas orientadas a:*

- a) Mejorar la oferta de servicios de transporte público en el medio rural, para permitir el acceso de la población rural a los servicios básicos en condiciones de igualdad, y para facilitar el acceso a dichos servicios a los colectivos sociales que por edad, discapacidad o condiciones físicas lo necesiten.*
- b) Procurar la conectividad de los núcleos de población del medio rural entre sí y con las áreas urbanas, mediante la coordinación de sus respectivas planificaciones y dotaciones de infraestructuras de transporte, y la mejora de la red viaria rural, con objeto de garantizar unas condiciones de utilización y seguridad adecuadas, respetando la integridad y calidad del paisaje rural y evitando la fragmentación territorial. (BOE, 2007).*

En el interior castellanense, con sus áreas de montaña y los efectos derivados de la despoblación (envejecimiento, infradotación de servicios, etc.), los problemas de movilidad presentan unas características sustancialmente distintas a los del medio urbano, por lo que las estrategias y soluciones a aplicar también deben ser diferentes.

En las áreas urbanas como la Plana la problemática estriba fundamentalmente en los altos índices de contaminación ambiental (García, 2012), así como en la congestión de las vías de comunicación por una excesiva utilización de medios privados. La mayoría de vías de la Plana registran IMD superiores a los 20.000 vehículos, con tramos que llegan a presentar aforos superiores a los 40.000 en el entorno más cercano a Castellón (Conselleria de Política Territorial, 2020). Las soluciones aquí pasan por la implantación de sistemas de transporte público y otros medios de movilidad que supongan una alternativa real a los medios privados. Para ello, es necesario entre otros aspectos que el transporte pú-

blico ofrezca unos elevados parámetros de capacidad, rapidez, frecuencia y cobertura, para no solo competir con el vehículo particular, sino presentar claras ventajas respecto a este (Díez de los Ríos, 2019).

En el medio rural, en cambio, la situación es bien distinta, con un escenario caracterizado por una baja densidad demográfica, una población con altos índices de envejecimiento<sup>1</sup>, en ocasiones poblamiento disperso y una escasa dotación de servicios, a lo que puede añadirse la debilidad de su sistema urbano (Antequera, 2019).

Según Antequera, la mayoría de municipios del interior castellonense presenta una accesibilidad relativa, tanto a los centros de polaridad como a los lugares de trabajo, mala o muy mala, con tiempos medios de desplazamiento que, en vehículo privado, oscilan entre los 42 y los 68 minutos, frente a los 12-20 minutos de los municipios del litoral. Unos datos que se agravan si el desplazamiento debe realizarse en transporte público, siendo los municipios del interior castellonense los que presentan las peores cifras de accesibilidad de todo el territorio valenciano, con tiempos de acceso a su centro de referencia (la ciudad de Castellón) superiores a los 80 minutos (Antequera, 2019, p. 393).

El reto de la movilidad rural presenta unas características propias y debe afrontarse con una mentalidad distinta y específica, asumiendo entre otros aspectos que la dependencia de los medios privados va a ser necesariamente más elevada que en las áreas urbanas, pero sin olvidar la existencia de una creciente población cautiva. Por ello, resulta prioritario definir en primer lugar el modelo de movilidad para el medio rural, la función que en este representa el transporte en autobús, así como el papel que pueden desarrollar los diversos modos de movilidad alternativa y colaborativa existentes en la actualidad, para, a partir de esas premisas, estructurar la articulación de las propuestas.

Analizando la situación actual, se constata en primer lugar una inevitable relevancia de los medios privados para buena parte de los desplazamientos de la población no cautiva, es decir, para aquella que dispone o puede hacer uso del vehículo particular (Camarero, 2009). Entre estos se pueden incluir los relacionados con el mundo laboral (ida y vuelta al puesto de trabajo) o con el ocio. Las actuales cifras de vehículos por habitante en las comarcas de interior indican esta dependencia, con 57 turismos por cada cien habitantes en l'Alcalatén o 61 en Els Ports, superiores a la media valenciana, que es de 52 (Argos, 2020).

El uso del vehículo particular ofrece una libertad de movimientos y de horarios imposible de asumir por cualquier transporte público, y más en un contexto en el que no existen grandes flujos de movilidad, ni marcadas matrices de origen-destino, pero en el que tampoco se padecen problemas de congestión en la infraestructura viaria<sup>2</sup>, ni elevados índices de contaminación ambiental asociados al transporte.

---

1 Según el Banco de Datos Municipal de la Generalitat Valenciana (Argos, 2020) es mayor de 64 años el 33% de la población del Alto Mijares, el 31% de la del Alt Maestrat, el 29% de la de Els Ports y el 26% de la del Alto Palancia, frente al 19% de la media provincial y autonómica.

2 Las IMD son inferiores a los 1.500 vehículos en la práctica totalidad de vías del interior provincial (Conselleria de Política Territorial, 2020). Sólo resulta superior a esa cifra en itinerarios de la RIGE como la N-232 (IMD 2.566 vehículos en Xert) y la A-23 (IMD de 12.883 en el límite provincial con Teruel), según datos del Ministerio de Transportes (2020).

Paralelamente, el transporte público en el ámbito rural no puede aspirar a convertirse, como en el medio urbano, en una alternativa absoluta a los medios privados (Antequera, 2019; Camarero & Oliva, 2019). La escasa población, la baja densidad demográfica y la dispersión de núcleos hacen completamente inviable cualquier propuesta en este sentido, pues para ello sería necesaria una tupida red de líneas con elevadas frecuencias, que en el contexto rural resulta irrealizable, tanto técnica como económicamente, por su alta ineficiencia (Smith, Hirsch & Davis, 2012).

Pero esta dependencia del vehículo privado es también una fuente de inequidad (Camarero & Oliva, 2019; Woods, 2005) dado el creciente número de población cautiva, tanto en cifras relativas como absolutas, debido al progresivo envejecimiento de la población rural (Camarero, 2009).

Más de un tercio de los habitantes de las comarcas del interior castellonense es ya mayor de 65 años, un porcentaje significativamente más elevado no sólo respecto a la media autonómica del 19%, sino también a la de las áreas rurales de la Europa mediterránea (Camarero & Oliva, 2019). El abandono del medio rural por parte de los jóvenes, junto con el envejecimiento de la población que permanece en el interior, hacen que sea menor el porcentaje de población no cautiva, a la vez que se incrementa la proporción de los que sí lo son.

Garantizar una movilidad digna para este grupo creciente de personas debe ser el principal objetivo del transporte público en el ámbito rural, garante de una equidad territorial que actualmente no se cumple. De la adecuada satisfacción de estas necesidades dependerá en buena medida la permanencia de este sector de la población en esos territorios, así como la posible atracción de nuevos habitantes. Por tanto, el diseño de cualquier estrategia de movilidad pasa inevitablemente por conocer y responder correctamente a las necesidades de movilidad de la población cautiva rural (Oliva & Camarero, 2019).

Este grupo está formado fundamentalmente por dos perfiles muy diferenciados: jóvenes y estudiantes, por un lado, y personas mayores, por otro, cada uno con unas necesidades propias. En cuanto al primero, sus principales demandas de transporte se relacionan con los estudios. Y si bien durante la etapa de enseñanza obligatoria tienen la movilidad garantizada mediante las rutas de transporte escolar, no ocurre lo mismo durante los estudios superiores, en los que deben utilizar el transporte público de uso general, con unos horarios y líneas no siempre adaptados a sus necesidades. El volumen de alumnado universitario con residencia en el medio rural varía todos los años y, según datos oficiales de la Universitat Jaume I, no es demasiado numeroso: menos del 10% del total de matriculados, en concreto un 7,72% en el curso 2019-2020 con 543 estudiantes. Pese a la modesta cifra, no es menos cierto que ese colectivo genera problemas, dependencias y, sobre todo, aumenta la cuota de uso del transporte privado para acceder a un campus en el que la tasa de acceso en vehículos particulares ha llegado a ser del 90%.

Morella y la comarca de Els Ports son un ejemplo de esta inadecuación. No existe en la comarca ningún tipo de servicio los domingos, lo que impide al estudiantado que cursa sus estudios en otros lugares (Castellón, Valencia...) desplazarse en autobús a los pisos o residencias en los que se alojan entre semana. Asimismo, la primera expedición descendente a la capital provincial que circula el lunes tampoco les permite acudir a tiempo al inicio de las clases, al llegar a Castellón a las 10:30. Ha sido esta una demanda histórica de los universitarios morellanos que todavía no se ha visto resuelta (Mediterráneo, 2012). La cifra de esos estudiantes, a modo de muestra extrapolable a otros lugares del interior, no

llega a las 100 personas (61 en Els Ports, con 32 empadronados en Morella), pero independientemente de cifras, la ausencia de una oferta razonable y adaptada a las necesidades perpetúa la falta de oportunidades de estos territorios. Algo similar ocurre en el Alto Palancia (114 estudiantes en la Universitat Jaume I, con 59 en la conuración integrada por Segorbe-Altura) y en el Alt Maestrat (79 estudiantes, con 23 en Vilafranca).

En cuanto a la tercera edad, sus necesidades de movilidad no son ni mucho menos exclusivas de este grupo, siendo fundamentalmente el acceso a los servicios básicos (Oliva & Camarero, 2019). Todos ellos suelen ubicarse en determinadas poblaciones que ejercen de centros comarcales o subcomarcales y que, además, son nodos desde los que desplazarse hasta los principales polos de referencia. En este caso el papel del transporte público es básico, debiendo garantizar el acceso desde los diversos núcleos de población hasta los centros secundarios y, a su vez, desde estos hasta los principales.

La tabla 2 recoge los tiempos de desplazamiento entre algunos centros secundarios del interior y sus respectivos polos de servicios, tomando como destino en estos últimos los hospitales de referencia. Como indica Antequera (2019) los tiempos de acceso son en la práctica totalidad de casos superiores a los 42 minutos en vehículo privado, y bastante mayores en transporte público, requiriendo además la realización de transbordos.

Tabla 2. Tiempos de viaje entre los principales centros comarcales y subcomarcales del interior y sus hospitales de referencia. Elaboración propia a partir de Antequera (2019) y Marco (2020).

Origen	Centro de servicios	Tiempo de viaje (sin esperas ni transbordos)		Servicios/día de tte. público
		En veh. particular	En tte. Público	
Morella	Hospital de Vinaròs	57'	110' (requiere transbordo)	1
Vilafranca	Hospital de Castellón	80'	135' (requiere transbordo)	1
Montanejos	Hospital de Vila-real	65'	105' (requiere transbordo)	1
Jérica	Hospital de Sagunto	35'	68' (requiere transbordo)	4

Estos parámetros empeoran cuando el punto de origen pasa de los centros comarcales a otros núcleos de rango inferior, con trayectos que llegan a las tres horas y que suelen exigir un transbordo adicional. Desaparecen además los servicios diarios en muchos de estos casos. Por comarcas, el transporte público entre los distintos municipios de Els Ports y Morella circula, en el mejor de los casos, dos días a la semana, con tiempos de viaje hasta la capital comarcal de en torno a una hora, que se suman al desplazamiento hasta Vinaròs, recogido en la tabla 2.

En las comarcas centrales del interior provincial (Alt Maestrat, l'Alcalatén y Alto Mijares) la situación mejora ligeramente al tener a la ciudad de Castellón como centro de referencia, disponiendo

en la mayoría de casos de al menos una expedición diaria a la capital, bien directa, bien con transbordo en algún centro secundario. Los tiempos de desplazamiento, sin embargo, son muy elevados: 120 minutos desde Vilafranca, 135 desde Villahermosa, 150 desde Puebla de Arenoso o Vistabella o 180 desde Cortes de Arenoso.

En el Alto Palancia la situación es muy similar, a pesar de la existencia de la línea de Cercanías de RENFE. Prácticamente no existen servicios entre los municipios del interior de la comarca y su capital, Segorbe. Y aunque la oferta se incrementa entre esta localidad y la costa, la conexión con centros de referencia como el hospital de Sagunto resulta compleja debido a la falta de expediciones directas (una al día de lunes a viernes), lo que obliga a realizar transbordos.

Estas carencias de accesibilidad, bien por inexistencia de servicio, bien por la inadecuación del existente, acaba siendo un motivo más para abandonar el medio rural por parte de la población afectada, que finalmente opta por instalarse en zonas urbanas para tener acceso a los servicios básicos.

La baja densidad demográfica de estas comarcas hace que sólo algo menos del 10% de la población de la provincia padezca directamente estas deficiencias, siendo poco más de dos mil personas las que residen en municipios que carecen de servicio. Sin embargo, el escaso peso porcentual de este colectivo no debería ser óbice para disponer de un transporte público digno que garantice la equidad territorial y contribuya a fijar la población rural o incluso a generar o consolidar flujos de atracción demográficos.

### *Alternativas de futuro*

Definir las opciones de futuro para la movilidad rural pasa, por una parte, por valorar las posibilidades que, de la mano de las TIC, ofrecen las fórmulas de movilidad colaborativa, y por otra, por determinar y aplicar fórmulas que aseguren la sostenibilidad y eficiencia de los servicios de transporte público.

El primer aspecto supera la pretensión de este trabajo, y se tratará brevemente más adelante. Respecto al segundo, la prestación de un adecuado servicio de transporte público sostenible y eficiente a la vez presenta un primer elemento clave: garantizar su viabilidad económica. El escaso tráfico se traduce en un elevado déficit de explotación que, en más de una ocasión, ha sido asumido por las empresas concesionarias ante la falta o insuficiencia de las ayudas públicas, como señala la exposición de motivos de la Orden de 19 de julio de 1993 de la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports (DOGV, 1993). Históricamente esto ha derivado en conflictos, recortes y suspensiones de servicios, en ulterior perjuicio de los usuarios.

Resulta crucial que las empresas concesionarias gocen de garantías a la hora de afrontar la explotación. Este aspecto ya se contempla en los actuales proyectos de concesiones de servicios públicos de viajeros de la Comunidad Valenciana (Conselleria d'Habitatge, 2019), que incluyen un estudio de viabilidad que determina, en caso necesario, la pertinente compensación que permita el equilibrio económico de la concesión y asegure la prestación del servicio.

Pero existen también diversas opciones para garantizar la eficiencia y sostenibilidad del transporte público rural. Las principales propuestas no son en absoluto novedosas, pero puesto que prácticamente no han sido aplicadas todavía en el territorio castellanense, siguen siendo plenamente válidas. Re-

copiladas por Ripollés (1991), podrían sintetizarse en la implantación de servicios a la demanda e integración de rutas escolares.

Los servicios a la demanda están especialmente pensados para atender a núcleos de escasa población. Se trata de servicios con un itinerario, horarios y paradas predefinidas, que circulan únicamente mediante previa petición de los usuarios realizada la víspera. Puede tratarse de una de prolongación o hijuela de un servicio ya existente, o bien constituir por sí mismo una ruta propia. Su tarificación es la correspondiente a un servicio regular convencional. Estas propuestas permiten una mayor eficiencia en la prestación de los servicios en zonas de escasa población al evitar viajes en vacío. Ripollés (1991) distingue entre los taxibús, con destinos y orígenes variables en función de la demanda, y los minicar, con una ruta fija que solo circula bajo petición.

Esta fórmula lleva aplicándose con gran éxito en zonas montañosas europeas desde hace más de treinta años, mientras que en España su implantación ha sido desigual. Algunas comunidades autónomas como Cataluña o Castilla y León llevan empleándola desde hace más de una década (Delgado & Martínez, 2016; Okpala, 2017), si bien en la mayoría su adopción ha sido mucho más reciente, o se plantea para los futuros proyectos de servicios de transporte. Es el caso, además de la Comunidad Valenciana, de Andalucía, Aragón, Castilla-La Mancha o Galicia (Badía & Climent, 2018; Junta de Castilla-La Mancha, 2017; Revista Viajeros, 2016). La demora en la aplicación de esta oferta resulta incomprensible, habida cuenta de las ventajas que ofrece y su viabilidad (Delgado & Martínez, 2016). Dentro del concepto de transporte a la demanda, aunque con características propias, se encuadraría también el taxi rural con fines médicos impulsado por la Diputación de Castellón (Diputación de Castellón, 2018).

La otra gran apuesta por un mejor servicio y una mayor eficiencia en el transporte rural es la integración de las rutas escolares y su conversión en líneas de uso preferente escolar, “abiertas al público en general, pero con reserva de plazas para usuarios escolares [...] debidamente acreditados” (Conselleria d’Habitatge, 2019, p. 15). Una medida especialmente útil en áreas de escasa población, que permite por una parte una ampliación de la oferta y cobertura del transporte público, a la vez que un mejor aprovechamiento de los recursos.

Junto a estas propuestas clásicas, las tecnologías de la información y la comunicación aportan un amplio abanico de posibilidades en la movilidad rural. Por una parte complementan y optimizan la prestación de los servicios ya existentes, pero también permiten la creación de nuevas fórmulas de movilidad compartida y colaborativa (Oliva & Camarero, 2019). Sin embargo, la avanzada edad de buena parte de la población cautiva puede suponer un problema para la generalización de su uso y el aprovechamiento de sus posibilidades, por lo que en su aplicación debe primar la sencillez en su empleo y su accesibilidad.

Para los servicios de transporte público, una de las medidas tecnológicas es la implantación de un Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE), mediante geolocalización de los vehículos, que no sólo proporciona al operador datos precisos sobre el servicio, sino que permite transmitir a los usuarios información sobre aspectos como el tiempo de espera. Aunque inicialmente está pensado para los servicios urbanos, el SAE ofrece ventajas también para la gestión de las líneas rurales, contemplándose su

instalación en los nuevos proyectos de concesiones de servicios públicos de viajeros de la Comunidad Valenciana (Conselleria d'Habitatge, 2019). Las TIC también amplían los sistemas de comunicación entre empresa y usuarios para la gestión de servicios a la demanda, pudiendo tramitar la solicitud no sólo mediante llamada telefónica, sino también a través de la web o de una aplicación móvil.

Pero las TIC también introducen un nuevo abanico de posibilidades en el campo de la movilidad compartida y colaborativa, tradicionalmente presente en el medio rural, adaptando soluciones tecnológicas que ya funcionan en el ámbito urbano o interurbano y que permitirían completar y complementar la oferta de transporte público.

En este sentido, el grupo de expertos del proyecto Terris propone el desarrollo de una aplicación móvil para compartir coche que conecte a conductores con plazas disponibles y usuarios que quieren realizar un desplazamiento, de manera que se puedan aprovechar las plazas libres de los vehículos. Su funcionamiento sería similar al de otros sistemas ya existentes como Blablacar, aunque adaptado a las características más complejas del medio rural y con un funcionamiento muy sencillo que permitiera su uso por la gente mayor, lo que generaría una oferta especialmente idónea en áreas de montaña (Proyecto Terris, s.d.; Red Rural Nacional, 2019; Sosa, 2019). La propuesta no resulta en absoluto descartable, máxime teniendo en cuenta la implantación que en áreas rurales de EE. UU. está logrando la plataforma Lyft, un servicio similar a Uber que ofrece a sus usuarios vehículos con conductor en áreas de población diseminada (Scarpellini, 2017; Shrikant, 2019).

No obstante, para que todas estas propuestas resulten realmente efectivas, deberían ir acompañadas de otras medidas cuya aplicación no se circunscribe al medio rural, sino que se extiende a todo el transporte público en general.

La primera de ellas sería la mejora de la coordinación tanto intramodal como intermodal, entre distintos operadores, concesiones, medios y administraciones. Este aspecto resulta especialmente significativo en el caso de territorios fronterizos entre distintas comunidades autónomas. Debe tenerse en cuenta que, en muchas ocasiones, los límites de las áreas de influencia no siempre coinciden con los administrativos.

En segundo lugar, deberían potenciarse los servicios lanzadera entre los centros secundarios comarcales o subcomarcales y los principales centros de referencia, con lo que se facilitaría el acceso a los servicios básicos (Badía & Climent, 2018).

En tercer lugar, es fundamental suministrar una buena información a los usuarios, tanto a los habituales como a los potenciales. Se trata este de un aspecto extraordinariamente deficiente en el medio rural y que debería ser mejorado. Las TIC pueden resultar muy útiles en este sentido, pero sin olvidar que un elevado porcentaje de usuarios, formado por personas de avanzada edad, no suelen emplear habitualmente estos dispositivos.

Asimismo, cabría mejorar las condiciones de prestación de los servicios de cara al usuario, tanto en lo referente al material móvil como al fijo. En el primero de los casos, los pliegos de condiciones de las concesiones suelen incluir cláusulas referentes a la antigüedad y estado de los vehículos, si bien es práctica común entre las concesionarias el destinar a las líneas rurales los de mayor antigüedad, en detrimento de la comodidad y seguridad del viajero.

Sin embargo, otros elementos como las marquesinas o refugios no suelen especificarse en estos pliegos. Sus características y estado difieren mucho entre comunidades autónomas, pero en el caso del interior castellonense la situación es especialmente deplorable, careciéndose en muchos casos de elemento alguno de protección en las paradas, o hallándose estos en un estado muy deficiente. Las características de estos elementos fijos deberían, además, adecuarse a las condiciones climatológicas del lugar en que se ubiquen, particularmente adversas en numerosas ocasiones en el ámbito rural.

Por último, si bien no suponga a priori una necesidad básica, debería considerarse el papel que el transporte público puede desempeñar en el acceso al ocio para la población rural. La falta de alternativas y propuestas de ocio es otra de las múltiples carencias de las comarcas de interior (Del Molino, 2016, Camarero & Oliva 2019). Un transporte público que atendiera esa demanda potencial reportaría beneficios para la población local e incluso podría tener un impacto positivo en el turismo.

### CONCLUSIONES

La despoblación del medio rural es un proceso que ha cobrado actualidad en pleno siglo XXI, aunque era una amenaza desde hace décadas. La Administración, lejos de atender el problema y analizar propuestas para combatirlo, ha respondido con una serie de actuaciones aparentemente lógicas desde el punto de vista ejecutivo, como el cierre de dotaciones públicas ante el descenso de usuarios, pero que truncan la equidad territorial. A esta inercia se sumó la también lógica apuesta del mundo empresarial, que ante tal situación respondió igualmente con el cierre de comercios o sucursales bancarias, entre otros.

El transporte de pasajeros por carretera, un elemento clave en la estructuración territorial, no fue ajeno a esta dinámica: a la supresión de muchas líneas o disminución de servicios cabe añadir la falta de apoyo, o su tardía llegada, a las concesionarias de esas líneas por parte de la Administración. Paradójicamente, si el proceso se hubiera planificado, el transporte podría haber jugado un papel estratégico para fijar población si se hubieran diseñado medidas para garantizar la conectividad.

Los planes contra el despoblamiento se han convertido hoy en día en instrumento mediático y casi en estrategia política imprescindible, y entre otros aspectos deben contemplar la cuestión del transporte público. Una adecuada movilidad rural no permite por sí sola restablecer la equidad territorial, pero resulta un elemento imprescindible para lograrlo (Camarero & Oliva, 2019). Las actuaciones en este ámbito han de tener en cuenta, además, que el medio rural presenta unas características propias que deben ser valoradas para definir las propuestas, ya que no son útiles las mismas que en el medio urbano.

Las fórmulas que hagan viable un transporte público sostenible en las áreas de interior existen desde hace tiempo, pero hay que aplicarlas, y las TIC se erigen en facilitadoras de la gestión y la información a los usuarios, pero también en instrumentos para una nueva movilidad. Estos nuevos modelos de transporte colaborativo y compartido ofrecen una alternativa de movilidad con grandes posibilidades en el medio rural, que habría que estudiar en profundidad, prestando especial atención en su complementariedad con el transporte público.

Hace falta verdadera voluntad política para recuperar, como mínimo, una parte de la equidad territorial perdida, y resulta clave imitar buenas prácticas que funcionan desde hace años en otros lugares para garantizar una calidad de vida de sus habitantes de forma equitativa, independientemente del territorio en el que residen.

## REFERENCIAS

- Altaba (2019): Líneas regulares. Recuperado 10 de marzo de 2020, a partir de: <https://autobusesaltaba.es/lineas-regulares/>.
- AMSA (2019): Líneas regulares. Recuperado 10 de marzo de 2020, a partir de: <https://www.autosmediterraneo.com/lineas-regulares/>.
- Antequera, E. (2019): Hacia una conectividad, una accesibilidad y una movilidad del territorio valenciano más justa y eficiente. En J. Farinós & E. Peiró (Eds.), *Informe sobre la evolución y la situación territorial de la Comunitat Valenciana* (pp. 355-425). Valencia: Universitat de València.
- Argos (2020): Generalitat Valenciana. Banco de Datos Municipal. Recuperado el 12 de junio de 2020 a partir de [http://www.argos.gva.es/bdmun/pls/argos\\_mun/DMEDB\\_UTIL.INDEXV](http://www.argos.gva.es/bdmun/pls/argos_mun/DMEDB_UTIL.INDEXV).
- AVSA (2019): Horarios. Recuperado 10 de marzo de 2020, a partir de: <http://www.avsa.es/Horarios.aspx>.
- Badía, R. & Climent, E. (2018): Transporte regular interurbano de viajeros en autobús: propuesta de reordenación para Aragón. En I. España, A. Gavira, R. Jordá y J. Ventura (Eds.) *Transportes, movilidad y nuevas estrategias regionales en un mundo postcrisis* (pp. 183-188). Sevilla: AGE, <https://doi.org/10.12795/rea.2019.i38.07>.
- Boletín Oficial del Estado (BOE): (2007, enero 14). Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el desarrollo sostenible del medio rural. *Boletín Oficial del Estado*. Recuperado a partir de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2007-21493>.
- Camarero, L. (Coord.) (2009): *La población rural de España. De los desequilibrios a la sostenibilidad social*. Barcelona: Fundación la Caixa, [https://obrasociallacaixa.org/documents/10280/240906/vol27\\_es.pdf](https://obrasociallacaixa.org/documents/10280/240906/vol27_es.pdf).
- Camarero, L. & Oliva, J. (2019): Thinking in rural gap: mobility and social inequalities. *Palgrave Commun*, 5 (95), <https://doi.org/10.1057/s41599-019-0306-x>.
- Conselleria d'Habitatge (2019): *Proyecto definitivo CV-001*. Recuperado a partir de [http://politicaterritorial.gva.es/documents/20081096/167830894/Proyecto+definitivo\\_CV-001/c5a930e6-6f87-433b-8af1-7335065828da](http://politicaterritorial.gva.es/documents/20081096/167830894/Proyecto+definitivo_CV-001/c5a930e6-6f87-433b-8af1-7335065828da).
- Conselleria de Política Territorial (2020): *Tráfico de las carreteras gestionadas por Conselleria*. Valencia: Conselleria de Política Territorial. Recuperado a partir de <http://politicaterritorial.gva.es/es/web/carreteras/aforos-car/intensidad-media-diaria>.
- Del Molino, S. (2016): *La España vacía: viaje por un país que nunca fue*. Madrid: Turner.

- Delgado, J. M. & Martínez L. C. (2016): El transporte a la demanda como sistema de movilidad alternativo en áreas rurales de baja densidad demográfica: el caso de Castilla y León. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (72), 195-220, <https://doi.org/10.21138/bage.2337>.
- Diari Oficial de la Generalitat Valenciana (DOGV). (1993, agosto 2). Orden de 19 de julio de 1993, de la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, por la que regula la calificación y régimen de las líneas regulares de débil tráfico de transporte público de viajeros por carretera que discurren íntegramente por las áreas rurales de la Comunidad Valenciana. *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*. Recuperado a partir de [https://www.dogv.gva.es/datos/1993/08/02/pdf/1993\\_828834.pdf](https://www.dogv.gva.es/datos/1993/08/02/pdf/1993_828834.pdf).
- Díez de los Ríos, F. J. (2019): *Desarrollo y validación de técnicas avanzadas para la evaluación de la calidad del servicio percibida por el usuario en transportes públicos*. Universidad de Granada. Recuperado a partir de <https://digibug.ugr.es/handle/10481/59911>.
- Diputación de Castellón (2018): Diputación pone en marcha su pionero transporte rural con fines médicos. Recuperado 15 de abril de 2020 a partir de <https://www.dipcas.es/es/actualidad/diputacion-n-pone-en-marcha-su-pionero-transporte-rural-con-fines-medicos>.
- Furió (2019): Líneas regulares. Recuperado 10 de marzo de 2020, a partir de: <https://autobusesfurió.com/lineas-regulares/>.
- Escribano, J. & Del Romero, L. (2019): El papel de los espacios rurales y la cooperación urbano-rural en la articulación del territorio valenciano. En J. Farinós & E. Peiró (Eds.), *Informe sobre la evolución y la situación territorial de la Comunitat Valenciana* (pp. 355-425). Valencia: Universitat de València.
- García, J. R. (2012): *Evolución de la calidad del aire en el clúster cerámico de Castellón (y su relación con la actividad industrial). Origen y efectos de la contaminación por partículas en suspensión atmosférica*. Universitat Politècnica de València. Recuperado a partir de <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/16545/tesisUPV3839.pdf?sequence=1>.
- HICID (2019): Líneas regulares. Recuperado 10 de marzo de 2020, a partir de: <https://www.hicid.es/ec/>.
- Junta de Castilla-La Mancha (2017): El Gobierno regional presenta un nuevo modelo de transporte colectivo que cubrirá las necesidades del medio rural. Recuperado 15 de abril de 2020 a partir de <https://www.castillalamancha.es/actualidad/notasdeprensa/el-gobierno-regional-presenta-un-nuevo-modelo-de-transporte-colectivo-que-cubrir%C3%A1-las-necesidades>.
- Marco, P. (2018): Las líneas de autobuses en la provincia de Castellón: 1909-1939. *Saitabi*, 68, 55-86. <https://doi.org/10.7203/saitabi.68.15654>.
- Marco, P. (2020): *Historia del transporte público de viajeros en Castellón. Evolución y factores determinantes*. Universitat Jaume I. <https://doi.org/10.6035/14105.2020.116546>.
- Mediterráneo (1970, agosto 23): La problemática del transporte de viajeros. *Mediterráneo*.
- Mediterráneo (2012, marzo 12): Los municipios de Els Ports demandan más autobuses. *Mediterráneo*.
- Milbourne, P. & Kitchen, L. (2014): Rural mobilities: connecting movement and fixity in rural places. *Journal of Rural Studies* (34), 326-336. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2014.01.004>.
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2020): Tráfico, velocidades, accidentes y tramos de concentración de accidentes. Recuperado 12 de junio de <https://www.mitma.gob.es/carreteras/trafico-velocidades-accidentes-y-tramos-de-concentracion-de-accidentes>.

- Okpala, E. (2017): *Sistemas de transporte a la demanda en áreas periurbanas de Catalunya y sus costes sociales. Caso práctico, Camprodon*. Universitat Politècnica de Catalunya. Recuperado a partir de <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/111989>.
- Oliva, J. & Camarero, L. (2019): Mobilities, accessibility and social justice. En Scott M, Gallent N, Menelaos G (Eds.), *Routledge companion to rural planning*. (pp. 296-303). Londres: Routledge.
- Ortells, V. (1983): *La Plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*. Valencia/Castellón: Colegio Oficial de Arquitectos.
- Ortells, V. & Selma S. (1993): *Casa rural castellonenca. Casa rural i poblament disseminat a les comarques castellonenques*. Castellón: Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana.
- Proyecto Terris (s.d.): Nueva ruralidad. Recuperado 15 de abril de 2020 a partir de <https://www.nuevaruralidad.es/>.
- Red Rural Nacional.(2019): La idea “Nueva Ruralidad” toma cuerpo en Soria. Recuperado 15 de abril de 2020 a partir de <http://www.redruralnacional.es/-/la-idea-nueva-ruralidad-toma-cuerpo-en-soria>.
- RENFE (2020): Volumen de viajeros por franja horaria (estaciones de Cercanías). Recuperado 11 de junio de 2020, a partir de <https://data.renfe.com/dataset/volumen-de-viajeros-por-franja-horaria-estaciones-de-cercanias/resource/e6105052-ad33-4428-b36f-77e6f06ef4a9>.
- Revista Viajeros (2016, noviembre 14): Galicia se interesa por el sistema de transporte a la demanda de GMV. *Revista Viajeros*. Recuperado a partir de <https://www.revistaviajeros.com/noticia/9770/galicia-se-interesa-por-el-sistema-de-transporte-a-la-demanda-de-gmv>.
- Ripollés, C. (1991): El transport públic de viatgers, *Au!*, (19), 8-19.
- Ruiz, M., Seguí, J. M., Mateu, J. & Martínez, M. R. (2016): Evaluación de la equidad del servicio de transporte público: El caso de Palma de Mallorca. *Estudios Geográficos*, LXXVII, (281), 619-646.
- Sanchis Deusa, C. (1988): *El transporte en el País Valenciano*. Valencia: Alfons el Magnànim.
- Sanz, E. & Martínez-Lorea, I. (2018): Estrategias sociales y movilidad en la montaña navarra. En Oliva, J. (Coord.), *Movilidad, trayectorias vitales y sostenibilidad rural* (pp. 163-178). Pamplona: Universidad Pública de Navarra.
- Scarpellini, P. (2017, septiembre 1): Lyft, el competidor que le está ganando la partida a Uber en las zonas rurales. *El Mundo*. Recuperado a partir de <https://www.elmundo.es/economia/2017/09/01/59a8697d22601d50538b460f.html>.
- Shrikant, A. (2019, enero 11): Transportation experts see Uber and Lyft as the future. But rural communities still don't use them. *Vox*. Recuperado a partir de <https://www.vox.com/the-goods/2019/1/11/18179036/uber-lyft-rural-areas-subscription-model>.
- Smith, N., Hirsch, D. & Davis, A. (2012): Accessibility and capability: the minimum transport needs and costs of rural households. *Journal of Transport Geography* (21), 93-101 <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.01.004>.
- Soriano, J. (2007): Poblamiento y actividades agrarias tradicionales en la montaña mediterránea: el caso de Ares (Castellón). En Bernat, J. S. y Guerrero, F. J. (Ed.), *Las comarcas de interior: una perspectiva demográfica* (pp. 139-152). Segorbe: SEPPV/ICAP.

- Sosa, M. (2019, abril 1): 12 ideas para revitalizar los pueblos: un Erasmus de alcaldes y un Uber rural. *El País*. Recuperado a partir de [https://elpais.com/sociedad/2019/03/29/actualidad/1553886521\\_812991.html](https://elpais.com/sociedad/2019/03/29/actualidad/1553886521_812991.html).
- Velasco, J. M. (2018): *Despoblación de una provincia con mar. Castellón, un territorio reversible*. Castellón: Diputación de Castellón.
- Woods, M. (2005): *Rural geography. Processes, responses and experiences in rural restructuring*. London: Sage.

Cómo citar este artículo:

Marco Dols, P., Soriano Martí, J. (2020). Transporte público y despoblación en el mundo rural: el caso del interior castellonense. *Cuadernos de Geografía*, 105, 29-50.

<https://doi.org/10.7203/cguv.105.18072>



Este obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional.

